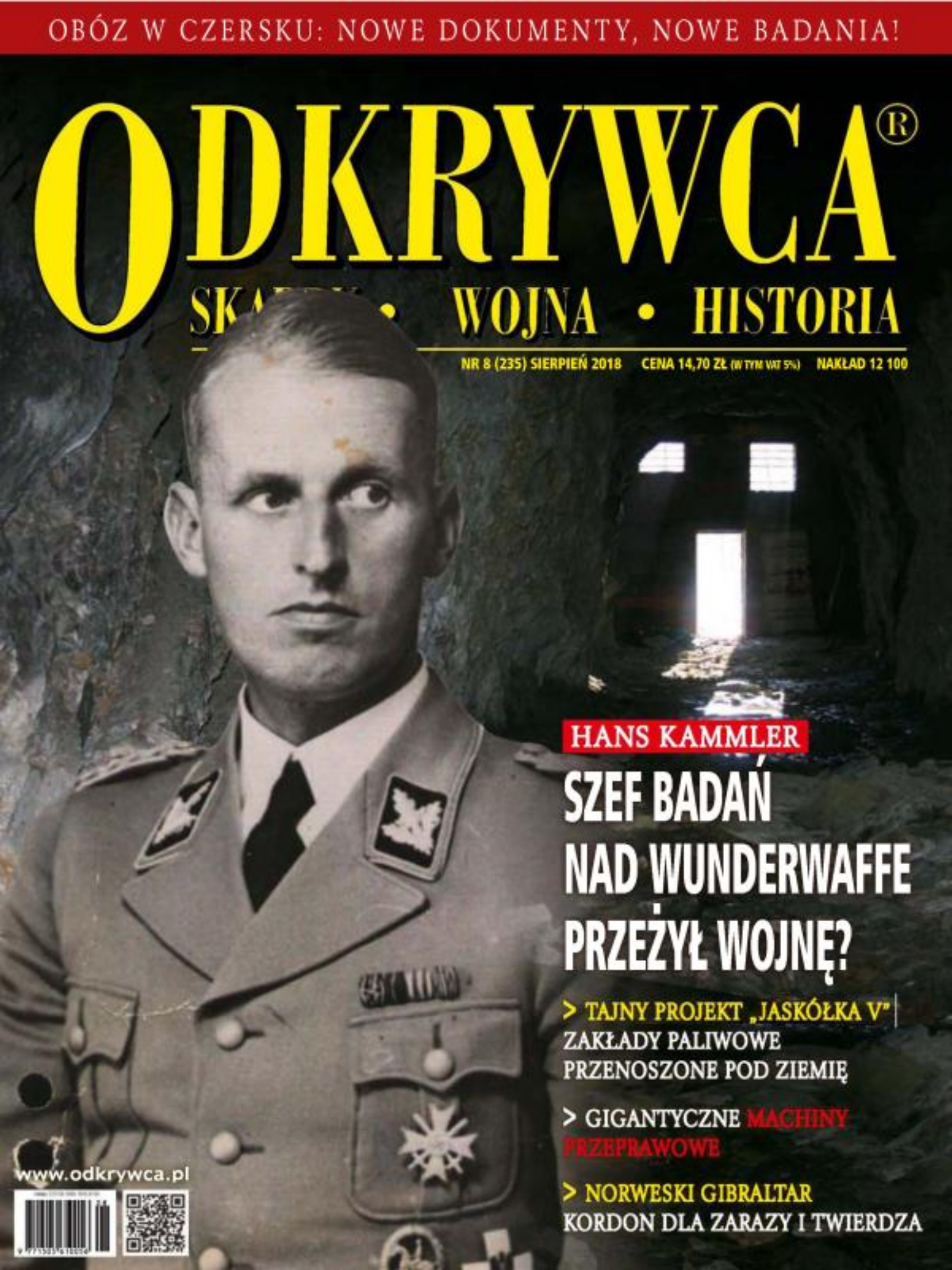
OBÓZ W CZERSKU: NOWE DOKUMENTY, NOWE BADANIA!

ODKRYWCA®

SKA[illegible] • WOJNA • HISTORIA

NR 8 (235) SIERPIEŃ 2018 CENA 14,70 ZŁ (W TYM VAT 5%) NAKŁAD 12 100



HANS KAMMLER

SZEF BADAŃ NAD WUNDERWAFFE PRZEŻYŁ WOJNĘ?

> TAJNY PROJEKT „JASKÓŁKA V"
ZAKŁADY PALIWOWE PRZENOSZONE POD ZIEMIĘ

> GIGANTYCZNE MACHINY PRZEPRAWOWE

> NORWESKI GIBRALTAR
KORDON DLA ZARAZY I TWIERDZA

www.odkrywca.pl

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

SPIS TREŚCI

ODKRYCIA

3 SZAFA ORGANISTY

4 PODSTAWA DZIAŁA Z LOTNISKA PNIEWO

6 WRZEŚNIOWE ŚLADY W DUKIELSKIEJ ZIEMI; SZTOLNIA „RYCERSKA"

7 AKCJA „ARMATA" PO RAZ TRZECI

8 ODKRYCIE Z 1956 ROKU: UNIKATOWY PENS; PROJEKT KOPALNIA AUGUSTA 2019; PROJEKT LEDNICA – PRZYKŁAD WIELKIEGO PROJEKTU I PRZEMYŚLANEJ WSPÓŁPRACY ARCHEOLOGÓW Z DETEKTORYSTAMI

WYDARZENIA

10 MILITARIADA 2018

POSZUKIWANIA

12 ...ZAPYTAJCIE KAMMLERA...
MAREK MICHALSKI, RAINER KARLSCH, ANDREAS SULZER

20 TAJNY PROJEKT „JASKÓŁKA V"
CHRIS DIENER

28 KRIEGSGEFANGENENLAGER CZERSK
OLAF POPKIEWICZ

36 CZY MOŻNA ZADOWOLIĆ WSZYSTKICH? CZYLI JAK ZORGANIZOWAĆ BADANIA TERENOWE NA PRZYKŁADZIE PROJEKTU: PONIEC 1704. ŁĄCZY NAS HISTORIA
DAMIAN PŁOWY

KULISY HISTORII

42 NIEZWYKŁE MACHINY I ŚRODKI PRZEPRAWOWE CZĘŚĆ I
JACEK JAWORSKI

46 FAKTY BEZ MITÓW: O CHŁODNI KOMINOWEJ W LUDWIKOWICACH KŁODZKICH
PAWEŁ JEŻEWSKI, JAN MATLIŃSKI

WĘDRÓWKI ODKRYWCÓW

52 ZAGADKA KOMPLEKSU SCHRONÓW W WĄDOŁACH
JULIA MONTEWSKA

FORTYFIKACJE

58 ODDERØYA – MAŁY GIBRALTAR CZĘŚĆ I
JACEK JAROSZ

KOLEKCJONERSTWO

64 WOJENNY CZAR KOLEI
TOMASZ BIENEK

KSIĘGARNIA „ODKRYWCY"

71 NOWOŚCI SIERPNIA

20

28

58

64

SZAFA ORĆGANISTY

KILKA LAT CZEKAŁA NA OTWARCIE SZAFA STOJĄCA ZA ORGANAMI KOŚCIOŁA PW. NMP KRÓLOWEJ POLSKI W GŁUSZYCY GÓRNEJ.

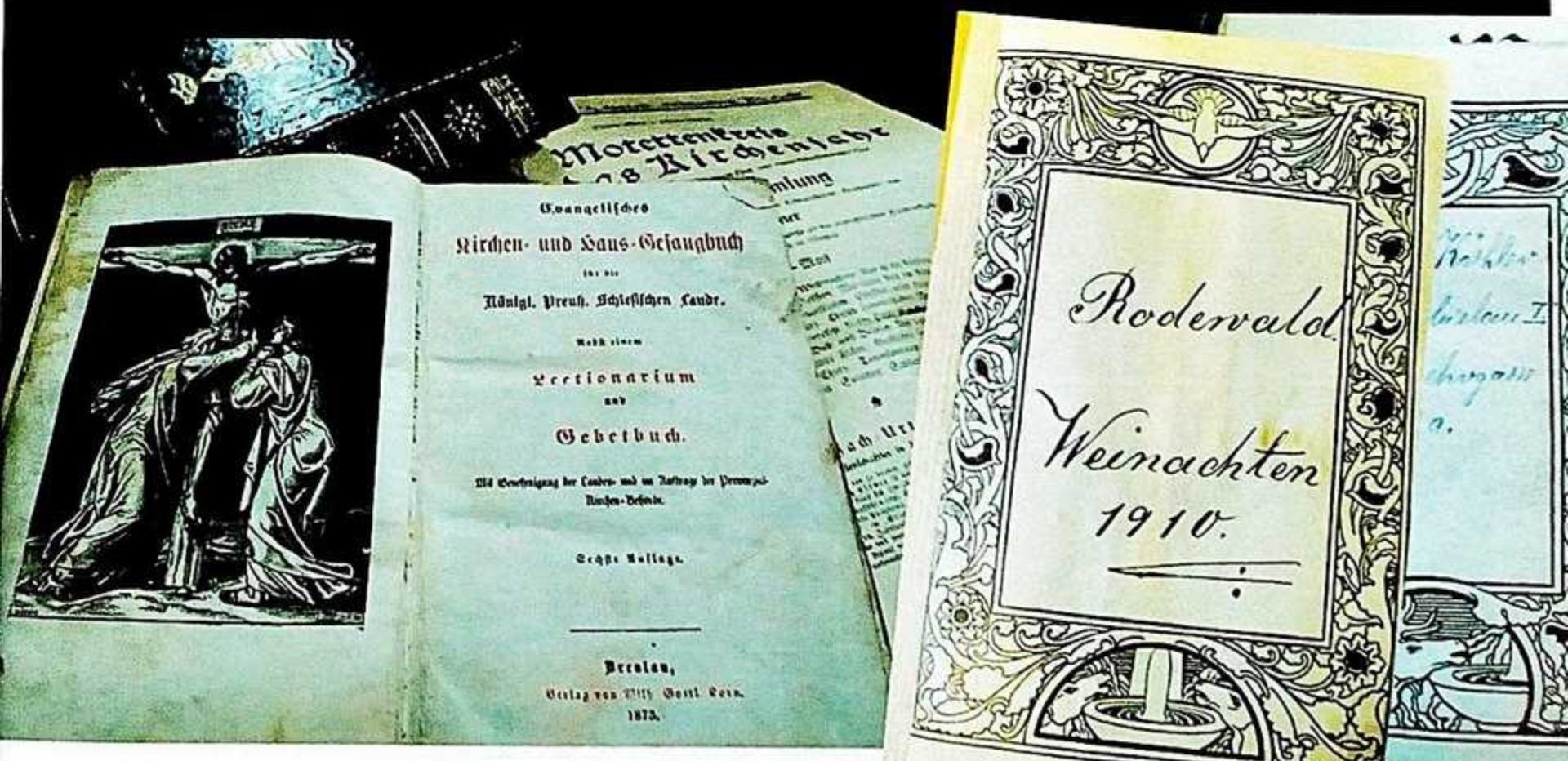
We wtorek 18.07.2018 roku doczekała się otwarcia. W chmurach kurzu ukazały się sterty różnego rodzaju druków w większości związanych z działalnością parafii wspólnoty ewangelicznej, a w szczególności chóru. Szafa ujawniła swą tajemnicę – setki, a wręcz tysiące kartek z zapisami nut, śpiewniki i modlitewniki, ówczesne gazety oraz fragmenty korespondencji.

– To bezcenny skarb – świadectwo miejscowej historii – można powiedzieć pisanej ale i żywej, bo na kartach druków istnieją prywatne zapiski parafian oraz kantora i rysunki dzieci – pewnie nudzących się w Kościele – mówi Ewelina Borensztajn, która dokonała odkrycia.

Szafa stałaby wciąż zamknięta, a kartki rozpadałyby się, gdyby nie wszędobylstwo właśnie Eweliny Borensztajn, regionalistki prowadzącej projekt Szlakiem Riese. Szafę zobaczyła, wykonując dokumentację fotograficzną kościoła. Dzięki uprzejmości ks. Janusza – proboszcza parafii – można było po latach do niej zajrzeć i pokazać jej zawartość.

Obecnie znalezisko zostało zabezpieczone i zgłoszone do konserwatora zabytków i czeka na jego opinię. Znalazcy mają nadzieję, że będą mogli je dokładnie skatalogować i pokazać zwiedzającym kościół, jak i tym, którzy będą się wspinać na wieżę kościoła w Głuszycy Górnej. Dzięki temu znalezisku będzie można uzupełnić kolejne białe plamy z życia Głuszycy.

Nadmienić należy, że najstarsze dokumenty datowane są początek XIX wieku, a ostatnie z II wojny światowej.



PODSTAWA DZIAŁA Z LOT

KILKA TYGODNI TRWAŁY PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO ROZPOCZĘCIA BADAŃ NA TERENIE NIEISTNIEJĄCEGO LOTNISKA PINNOW – PNIEWO KOŁO RZESZNIKOWA (WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE) PRZEZ GRUPĘ POSZUKIWAWCZO-EKSPLORACYJNĄ „PARSĘTA". W TYM CZASIE UZYSKANO M.IN. POZWOLENIA WUOZ ORAZ WŁAŚCICIELA TERENU – NADLEŚNICTWA GOŚCINA. A OTO RELACJA!

fot. Grupa Poszukiwawczo-Eksploracyjna „Parsęta"

NISKA PNIEWO

Publikujemy relację z bardzo interesujących poszukiwań z lotnisko Pniewo, mimo że trochę czas upłynęło od tego wydarzenia. Oddajemy głos poszukiwaczom:

Już w pierwszych godzinach pobytu w lesie, miejscu owianym wieloma legendami, koledzy natrafili na pierwsze znaleziska: pojedyncze łuski, naboje, guziki, wiele fragmentów aluminiowych poszyć samolotów, pojedyncze monety oraz element broni przypominający suwadło karabinu. Skupiliśmy się wokół tego ostatniego znaleziska. Przeczesywaliśmy teren centymetr po centymetrze. – Mam rozległy sygnał na niewielkiej głębokości – nagle zawołał Wojtek Białecki. Pierwsze sztychy szpadlem odsłoniły okrągły kształt, stożkowo rozszerzający się ku dołowi. Przystąpiliśmy do rozkopywania terenu wokół znaleziska, jednocześnie wkopywaliśmy się coraz głębiej. Na głębokości około 1 metra już wiedzieliśmy, co znaleźliśmy. To podstawa karabinu maszynowego MG 151–20. Jednak to nie koniec niespodzianek.

W pewnym momencie jeden z kolegów odsłonił coś, czego się nie spodziewaliśmy: kasety pełne amunicji 20 mm oraz panzerfaust, który został ukryty w podstawie działa. – Przerywamy prace – nakazuje Mariusz Górski, członek grupy i saper z uprawnieniami. Musieliśmy powiadomić policję, a ta powiadomiła patrol saperski. Po przyjeździe ci ostatni podjęli niebezpieczne przedmioty, jednocześnie sprawdzając teren. Był już wieczór, więc zabezpieczyliśmy nasze znalezisko: zasypaliśmy i zamaskowaliśmy.

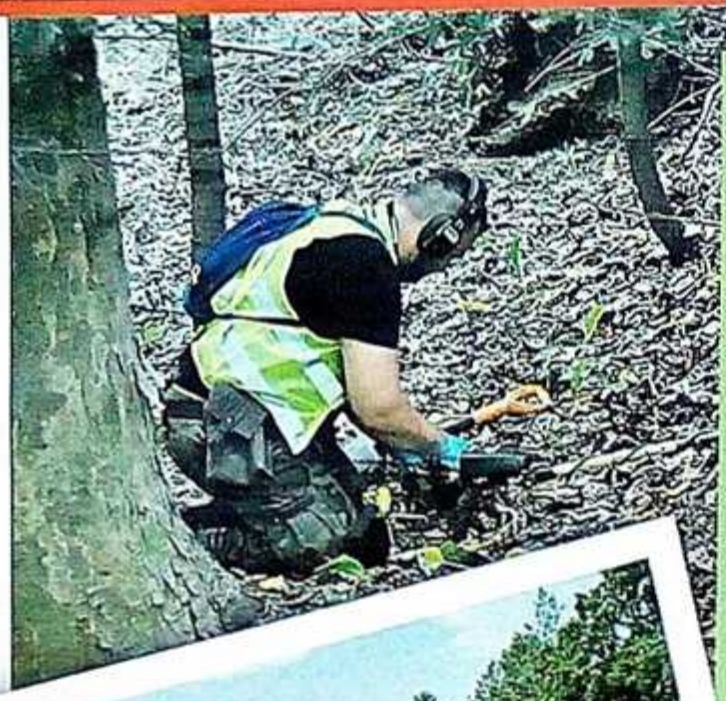
Następne dni poświęciliśmy na uzyskanie dodatkowego pozwolenia na wjazd specjalistycznego sprzętu do lasu, który będzie w stanie podnieść i wywieźć podstawę działa wraz z betonem, w której zostało osadzone. Potem czekało nas kilka godzin pracy przy dokopaniu się do samego spodu. Tuż przed wydobyciem obowiązkowo sporządziliśmy dokumentację fotograficzną i pomiarową. I dopiero wtedy zaczęliśmy wydobycie.

Niestety, pomiar średnicy podstawy betonowej wskazywał, że nie zmieści się ona na platformie pojazdu, dlatego też odkuliśmy niewielkie kawałki betonu.

W końcu doświadczony operator sprawnie uniósł podstawę i ułożył ją na platformie samochodu. My w tym czasie zasypaliśmy wykop, przywracając poprzedni stan terenu leśnego. Udaliśmy się do Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. Tam czekał na nas pracownik muzeum Radosław Horanin [pozdrowienia od redakcji „Odkrywcy" – przyp red.], który wskazał miejsce ustawienia podstawy działa. Akcja „PINNOW" została zakończona.

Serdecznie dziękujemy Nadleśnictwu w Gościnie, Komendzie Powiatowej Policji w Kołobrzegu, patrolowi saperskiemu oraz wszystkim, którzy wzięli udział w poszukiwaniach i wydobyciu podstawy działa.

GRUPA POSZUKIWAWCZO-EKSPLORACYJNA „PARSĘTA"



WRZEŚNIOWE ŚLADY W DUKIELSKIEJ ZIEMI

Stowarzyszenie Eksploracyjno-Historyczne „Galicja" w czerwcu 2018 roku podjęło się poszukiwań na zboczach Góry Cergowej. Celem akcji było pozyskanie artefaktów po wydarzeniach z 8 i 9 września pod Duklą. Tędy wycofywały się jednostki Batalionu „Dukla" w kierunku na Jasionkę, Lubatową i Rymanów.

Wykrywaczami metalu przeczesany został wyznaczony teren. I...

– Mamy łuski z polskimi sygnaturami! – poinformował już na początku akcji jeden z uczestników.

Znów sygnał z terenu i znaleziono łuskę kal. 7,65, a zaraz potem medalik, który mógł należeć do jednego z naszych żołnierzy lub pątników podążających do „Złotej studzienki". Następnie guzik z orzełkiem. Znaleziony zostaje także karabin, niestety nie z września 1939 roku.

Pracom Stowarzyszenia przyglądał się niecodzienny gość – Sebastian Mikulski, wnuk Hieronima Mikulskiego, żołnierza KOP, który 9 września 1939 r. został ranny w okolicach terenu poszukiwań.

Znaleziska zostały przekazane do Muzeum w Dukli, gdzie będzie można zobaczyć efekt poszukiwań. Badania poszukiwawcze objęte są odpowiednim pozwoleniem Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a nad całością prac nadzór sprawuje wyznaczony archeolog Wojciech Pasterkiewicz.

Podczas całej akcji obecni byli twórcy i animatorzy Prywatnego Muzeum Podkarpackich Pól Bitewnych w Krośnie. Służyli oni swoją wiedzą i pomocą w ocenie znalezisk.

SZTOLNIA „RYCERSKA"

Trzech członków grupy Małopolska Gru pa Poszukiwawczo-Historyczna eksplo racyjny szlak zaprowadził tym razem w okolice dawnego niemieckiego miasta Gottesberg (dziś Boguszów-Gorce). Celem stała się sztolnia „Rycerska". Z pozoru obiekt ten nie wyróżnia się spośród wielu innych które można odnaleźć w tych okolicach...

Jego budowę rozpoczęto prawdopodobnie w 1938 roku, natomiast zakończono w maju 1942 roku. Sztolnia osiągnęła długość około 200 metrów i około 250 metrów poprzecznych korytarzy. Do prac związanych z jej powstaniem zostali wykorzystani więźniowie obozu koncentracyjnego Gross Rosen. Celem powstania obiektu miało być prawdopodobnie zbudowanie ujęcia wody. Uwagę zwraca fakt że w maju 1942 sztolnię zajęła Organizacja Todt i rozpoczęła tu prowadzenie bliżej nieokreślonych prac. W roku 1945 została ponownie przebudowana.

Sztolnia robi naprawdę ciekawe wrażenie. Obudowana jest w kilku odcinkach kamiennymi bloczkami, za którymi być może

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

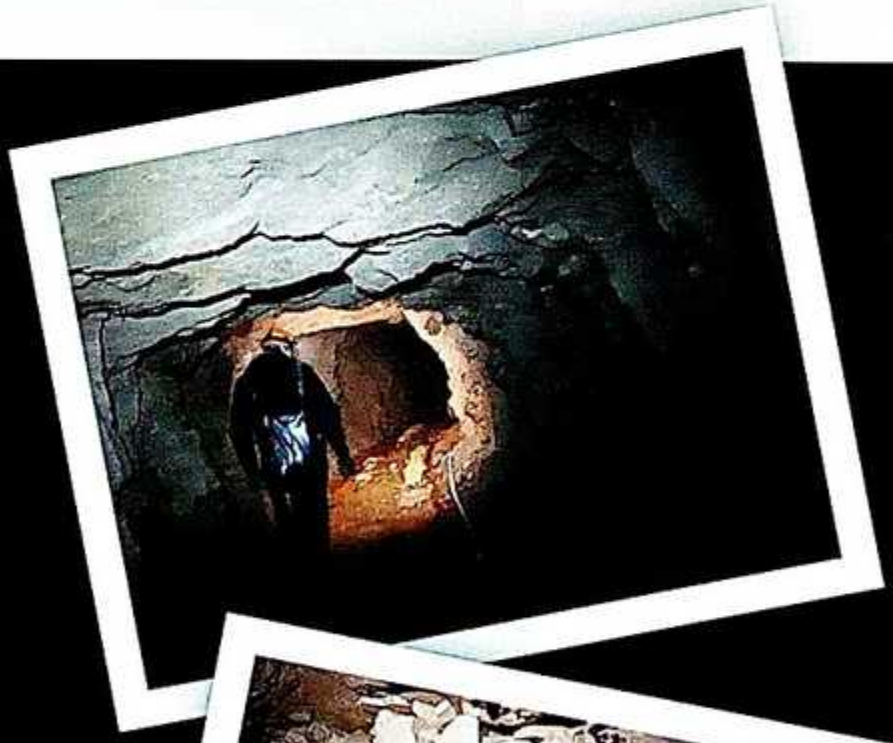
AKCJA „ARMATA" PO RAZ TRZECI

To już trzeci raz raz grupa pasjonatów, tym razem pod kierownictwem Eweliny i Grzegorza Borensztajnów, twórców projektu Szlakiem Riese, zabrała się za rozwiązanie zagadki boiska miejskiego w Głuszycy. Pod jego murawą ma być zakopana armata z czasów II wojny światowej, tak twierdzą poszukiwacze. Akcja „Armata" – bo taki kryptonim noszą te poszukiwania – rozpoczęła się prawie 10 lat temu, ale żadna z jej odsłon nie dała ostatecznego rozwiązania.

Tym razem, w czerwcu 2018 roku, prace ruszyły na większą skalę. Dzięki planowanemu remontowi stadionu można było użyć sprzętu ciężkiego w każdym miejscu wzbudzającym zainteresowanie poszukiwaczy. Na zaproszenie organizatorów akcję wsparła Grupa GEMO (Grupa Eksploracyjna Miesięcznika Odkrywca). GEMO przeprowadziło gruntowne badania nieinwazyjne każdą dostępną metodą. Ich wyniki weryfikowane były już metodą inwazyjną, czyli łyżką koparki i szpadlami.

Wykonane zostały 4 wykopy. Każdy z nich potwierdził wcześniejsze wyniki: znajdowano elementy metalowe. Jednak sukcesem okazał się wykop nr 4. W nim, już po drugim zagarnięciu łyżki, wyszedł moździerz kal. 8 cm Granatwerfer 34, kilka luf od panzerfaustów „60" i kilka innego rodzaju wojennych destruktów.

Armaty nie znaleziono, ale to nie koniec działań. Boisko nadal skrywa liczne tajemnice – to wielkie zrzutowisko z czasów wojny wydało już wcześniej hełmy, maski, panzerfausty i moździerze.



znajdują się zamaskowane korytarze. Pewne jest natomiast, że obiekt posiada trudno dostępny drugi poziom, do którego wejście niełatwo zauważyć. Jest ukryte pomiędzy kamienną obudową a ścianą sztolni. Miejscami ze skał intensywnie ścieka woda, co sprawia ciekawy efekt podziemnego deszczu.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, to w kilku miejscach poszukiwacze odnieśli wrażenie, że tylko kwestią czasu jest powstanie tutaj zawałów, które odetną dalsze partie obiektu, a tym samym obiekt stanie się znacznie mniej dostępny. Z relacji wynika, że czujnik wielogazowy w trakcie eksploracji nie wykazywał występowania niebezpiecznych gazów, a poziom tlenu przez cały czas pozostawał w normie. Wiadomo jednak, że warunki gazowe potrafią się niespodziewanie zmienić na śmiertelnie niebezpieczne!

– Sztolnia robi naprawdę niesamowite wrażenie, szczególnie dzięki fragmentom obudowanym bloczkami – mówią zgodnie eksploratorzy. – Przez cały czas czuć tutaj aurę tajemnicy, która być może jeszcze kryje się w zakamarkach tej sztolni...

Plany sztolni w nr 10 (141) „Odkrywcy"

ODKRYCIE Z 1956 ROKU: UNIKATOWY PENS

MONETA Z XI W.
UNIKATEM
ŁÓDZKIEGO MUZEUM

Gabinet numizmatyczny Muzeum Archeologicznego w Łodzi jest posiadaczem nieznanej dotąd zupełnie monety angielskiej króla Kanuta Wielkiego (1016—1035), który panował zarówno w Anglii jak i w Danii. Moneta ta stanowi wybitną rzadkość, jak stwierdzili to numizmatycy brytyjscy.

Jak się okazuje Muzeum łódzkie uzyskało w swoim czasie ok. 200 monet, pochodzących z XI w. i znalezionych w Łasku. Wśród nich znajdował się srebrny pieniążek — penny Kanuta Wielkiego. Na prośbę numizmatyków szwedzkich Muzeum sporządziło odlew tej monety, który przesłano do Sztokholmu.

W maju 1956 roku do Muzeum Archeologicznego i Etnograficznego w Łodzi zgłosił się mieszkaniec Łasku. Przyniósł... ponad 100 monet wczesnośredniowiecznych znalezionych na terenie miasta. Okazało się, że jest to fragment odkrytego jesienią 1940 roku większego skarbu. Dzięki zabiegom kustosza Działu Numizmatycznego, Anatola Gupieńca, w ciągu kolejnych lat udało się odzyskać część rozproszonego skarbu.

Wkrótce wiadomość o znalezisku dotarła do Królewskiego Gabinetu Numizmatycznego w Sztokholmie. Uwagę naukowców przykuł niepozorny pens Kanuta Wielkiego, króla Anglii, Danii i Norwegii, panującego w latach 1016–1035. W październiku 1958 roku do łódzkiego muzeum wpłynęło pismo z prośbą do dyrektora, prof. Konrada Jażdżewskiego, o przesłanie odlewu gipsowego tej monety.

Wkrótce zainteresował się nią prof. Michael Dolley z British Museum, badacz monet anglosaskich. Kilka miesięcy później nagłówki polskich gazet donosiły o niezwykłym odkryciu! Ową sensację wzbudziło imię mincerza, który wybił monetę, Leofwolda z Southampton. Nie znano dotychczas tej odmiany monety ze wspomnianej mennicy.

Do dziś pens pozostaje unikatem. Istnieje jego wariant wybity identycznym stemplem awersu, lecz z rewersem pochodzącym z mennicy z niedalekiego Winchester.

Niniejszy artykuł stanowi rozwinięcie 16. odcinka cyklu „Plotki, fakty i przypadki, czyli wieści ze skarbca numizmatycznego", które regularnie ukazują się na koncie FB placówki dla uczczenia obchodów 70. rocznicy powstania Działu Numizmatycznego przy Muzeum Archeologicznym i Etnograficznym w Łodzi.

PROJEKT

4 lipca br. w Urzędzie Miasta i Gminy w Pieszycach nasi redakcyjni koledzy, Krzysztof Krzyżanowski i Łukasz Orlicki, spotkali się z Panią Burmistrz Dorotą Konieczną-Enozel. Wizyta poświęcona była projektowi udostępnienia i udokumentowania kopalni „Augusta", położonej na terenie Kamionek – administracyjnej części Pieszyc. Zdaniem Krzysztofa Krzyżanowskiego – inicjatora akcji – jest to jedna z najpiękniejszych kopalni w całych Górach Sowich, nietypowy relikt górniczy ze świetnie zachowanymi chodnikami – pamiątką po wydobyciu rud srebra i ołowiu. Kopalnia była wprawdzie odwiedzana przez wielu eksploratorów, ale jej penetracja nie należy do bezpiecznych, część zaś jej wyrobisk była zalana.

Idea pomysłu jest prosta: spopularyzować kopalnię i samą akcję, zdobyć wsparcie lokalnych władz i organizacji, uzyskać zezwolenia właściwych urzędów, doprowadzić do otwarcia

fot. K. Krzyżanowski, D. Wójcik

PROJEKT LEDNICA

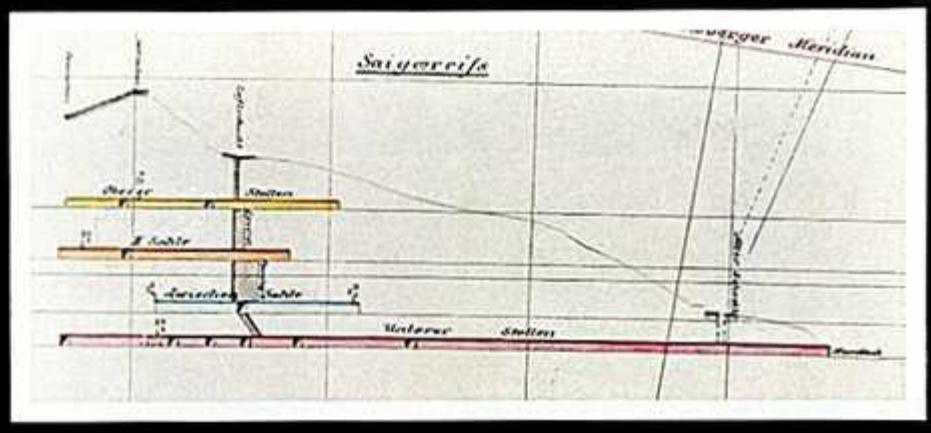
KOPALNIA AUGUSTA 2019

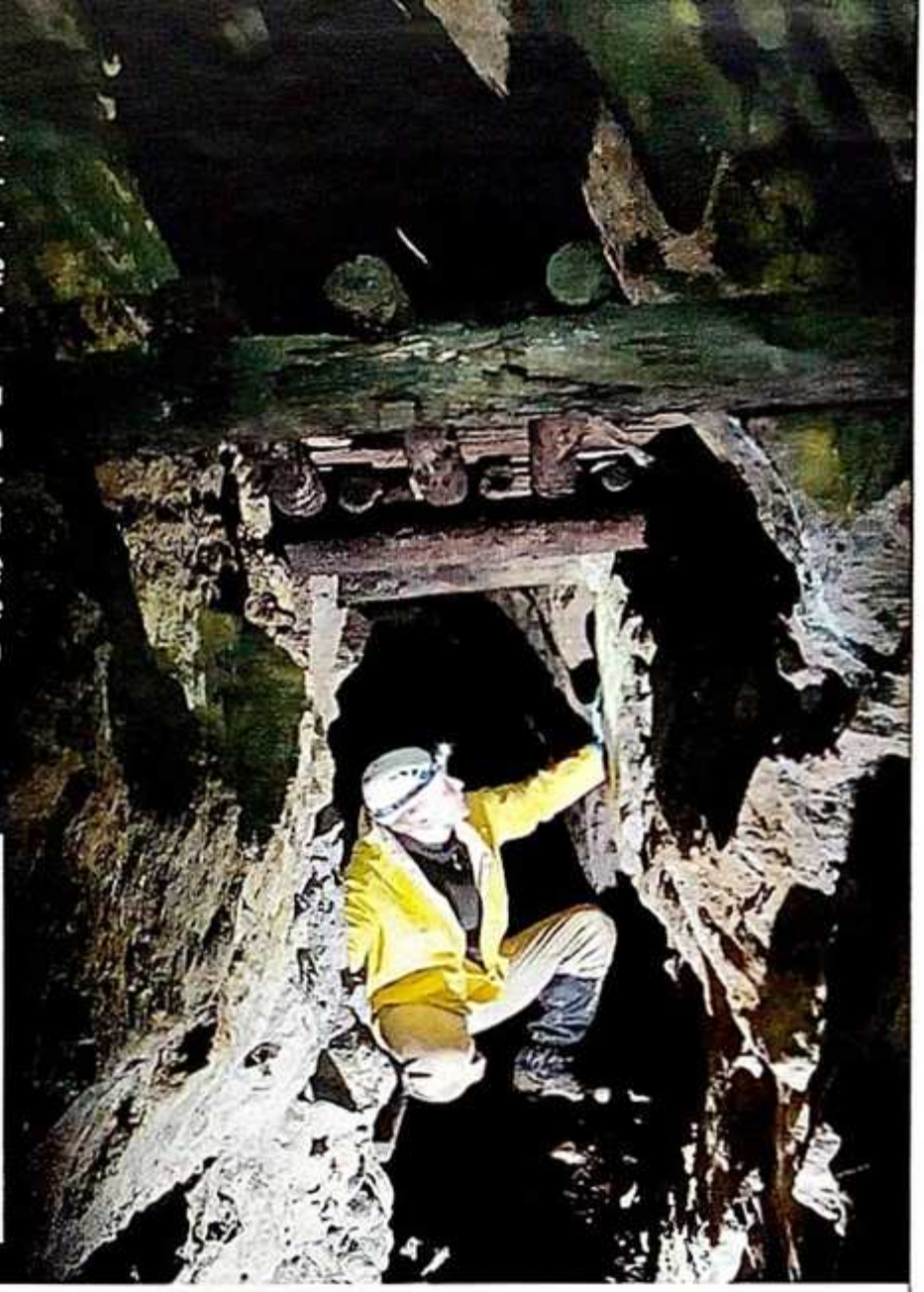
obiektu poprzez jej sztolnię odwadniającą, a na końcu dobrze ją udokumentować. W kolejnych etapach autorzy pomysłu będą zastanawiać się nad udostępnieniem obiektu dla szerszej publiczności.

Postępy w realizacji projektu można śledzić na Facebooku na stronie „Kopalnia Augusta". Patronat medialny nad całą akcją objął nasz miesięcznik, a ciekawą historię odkrycia i penetracji kopalni będzie można przeczytać już w następnym numerze „Odkrywcy".

KRZYSZTOF „CZARNY" KRZYŻANOWSKI

KRZYSZTOF KRZYŻANOWSKI O SZTOLNI. FILM 8:09 SEKUND





– PRZYKŁAD WIELKIEGO PROJEKTU I PRZEMYŚLANEJ WSPÓŁPRACY ARCHEOLOGÓW Z DETEKTORYSTAMI

Już od ponad trzech miesięcy trwają badania powierzchniowe z wykorzystaniem wykrywaczy metali wokół południowej i środkowej części jeziora Lednica – w otoczeniu zabytku, tj. wyspy Ostrów Lednicki. Zadanie to jest realizowane przez Muzeum Pierwszych Piastów na Lednicy wraz ze Stowarzyszeniem Wielkopolska Grupa Eksploracyjno-Historyczna „GNIAZDO" oraz przy współudziale naukowców z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu i Otto-Friedrich Universität w Bambergu.

Celem projektu jest rozpoznanie i naukowe opisanie wielopoziomowego krajobrazu kulturowego obszaru wokół jeziora Lednica, m.in. w oparciu o artefakty wykopane przez detektorystów w warstwach ziemi przemieszanych w wyniku działalności rolniczej.

Badania obejmują obszar około 38 km^2 i będą realizowane przez kilka najbliższych lat. Specjalnie na potrzeby tego projektu wypracowano metodykę i model badań oparty na kwadratach analitycznych oraz Systemach Informacji Przestrzennej.

Dzięki współpracy archeologów i detektorystów zbadano już teren 32 ha i pozyskano ponad 1000 zabytków, w tym około 34% o chronologii wczesnośredniowiecznej. Nie da się ukryć, że bez zaangażowania i umiejętności detektorystów realizacja projektu na taką skalę byłaby niemożliwa.

DR ANDRZEJ KOWALCZYK
MUZEUM PIERWSZYCH PIASTÓW NA LEDNICY

MILITARIADA 2018

CELEM „MILITARIADY" JEST POKAZANIE WYBRANYCH OBIEKTÓW NA SZLAKU HISTORII MILITARNEJ KASZUB PÓŁNOCNYCH W NIECODZIENNY SPOSÓB I Z PRZEWODNIKIEM, KTÓRY DOSKONALE JE ZNA.

GRUPY ZWIEDZAJĄCE SKANSEN FORTYFIKACJI W JASTARNI MIAŁY OKAZJĘ POZNAĆ MEANDRY BADAŃ NAD MALOWANIEM MASKUJĄCYM POLSKICH FORTYFIKACJI Z 1939 ROKU ORAZ WYNIKI KOLEJNEJ FAZY PRÓB JEGO REKONSTRUKCJI.

W połowie czerwca miała miejsce pierwsza edycja nowej akcji popularyzującej historię militarną Kaszub Północnych, a więc okolic Pucka, Władysławowa, Jastarni czy Helu. Otrzymała nazwę „Militariada", za którą kryje się specjalnie przygotowane zwiedzanie miejsc związanych z historią militarną tego regionu. Osią łączącą te miejsca jest utworzony kilka lat temu Szlak Historii Militarnej Kaszub Północnych obejmujący ponad osiemdziesiąt punktów, w których znajdują się materialne ślady dawnych walk lub budowle obronne. Wiele z nich jest dobrze znanych, jak na przykład Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu czy Skansen Fortyfikacji II Rzeczypospolitej w Jastarni. Inne punkty otrzymały tablice informacyjne z opisem historii i miejsca, tak jak „Zapory przeciwpancerne z parowozów" pod Kuźnicą czy „Poligon torpedowy" w Babim Dole. Do pozostałych, mniej lub bardziej znanych punktów, prowadzą jedynie strzałki kierunkowe i zwiedzać je należy w obecności przewodnika, bądź z książką-informatorem lub korzystając z opisów szlaku w internecie.

Celem „Militariady" jest pokazanie wybranych obiektów na Szlaku Historii Militarnej Kaszub Północnych w niecodzienny sposób, aby odkryć i poznać te miejsca, zwłaszcza te trudniej dostępne. Takie mniej znane strony historii najlepiej jest poznawać z przewodnikiem, który zna je wręcz „od podszewki", co stanowi meritum akcji. Na czas imprezy przewodnikami stali się autorzy publikacji historyczno-militarnych, badacze fortyfikacji czy żołnierze kadry zawodowej, pełniący kiedyś służbę w prezentowanych obiektach. W ten sposób różne miejsca, zarówno sławne baterie, jak i zagubione w lesie schrony, odkrywały przed uczestnikami rozmaite karty swojej historii, przeważnie te nieznane, lub pokazane z niestandardowego punktu widzenia. Co więcej, zwiedzanie wybranych do zaprezentowania miejsc miało przystępną formę niedługiego spaceru z bezpłatnym przewodnikiem.

W trakcie Militariady 2018 zorganizowane zostało specjalne zwiedzanie w dziesięciu miejscach, obejmujących zarówno znane muzea, jak i wędrówki w terenie, np. spacer „Do ukrycia partyzantów »Gryfa Pomorskiego«, śladami obrońców Kępy Oksywskiej i twierdzy Gdynia". Cześć prezentacji terenowych odbywała się tylko w jednym dniu (w sobotę lub niedzielę), a część obejmująca muzea obejmowała oba dni.

W zwiedzaniu wszystkich punktów imprezy wzięło łącznie udział około 400 osób, przy czym większą frekwencją cieszyły się miejsca znane i muzea. W spacerach terenowych, takich jak do śladów „bunkra" partyzantów „Gryfa Pomorskiego", grupy były mniejsze, choć należy odnotować,

MUZEUM W DĄBRÓWCE NA CZAS „MILITARIADY" SPECJALNIE UDOSTĘPNIŁO SCHRON STANOWISKA DOWODZENIA 25. DYWIZJONU RAKIETOWEGO.

że najmłodsza uczestniczka tej wędrówki po bezdrożach miała 14 miesięcy. Taki wybór uczestników trochę zaskakuje, gdyż np. relikty ukrycia partyzantów w Dębogórzu to jeden z wyjątkowo mało znanych wątków historii Kaszub, w 100% autentyczny, z ukrytym w ciszy i zadumie skromnym pomnikiem.

Jako że „Militariada" adresowana jest do każdego, nie tylko do mieszkańców Kaszub i Trójmiasta, czy do turystów wypoczywających w tym czasie nad morzem, to już teraz warto zaprosić wszystkie osoby interesujące się historią na Militariadę w roku przyszłym. Informacji udzielą organizatorzy: Komandor: Jerzy Sadowski – Skansen Fortyfikacji w Jastarni, Szef Sztabu Wojciech Waśkowski, Helski Kompleks Muzealny oraz współorganizator – Stowarzyszenie Turystyczne „Kaszuby Północne" L.O.T. W akcji biorą udział także: Muzeum Techniki Wojskowej „Gryf" w Dąbrówce, Oddział Muzeum Ziemi Puckiej „Hallerówka" we Władysławowie, Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku oraz Muzeum Techniki Militarnej i Historii Pomorza w Kłaninie.

ZAPRASZAMY!
SZTAB MILITARIADY

GRUPY Z „MILITARIADY" ZWIEDZAJĄCE STANOWISKO DZIAŁA KALIBRU 406 MM BATERII „SCHLESWIG-HOLSTEIN" MIAŁY RZADKĄ OKAZJĘ POZNAĆ OBRAZ WIDZIANY OCZAMI BADACZA FORTYFIKACJI.

STUG III G, JEDEN Z EKSPONATÓW MUZEUM W KŁANINIE, PRZED KTÓRYM STOJĄ (OD LEWEJ): KRZYSZTOF ZAWLIŃSKI – GRH AA7, WOJCIECH WAŚKOWSKI – SZEF SZTABU MILITARIADY ORAZ MATEUSZ DEHLING – KUSTOSZ MUZEUM.

...ZAPYTAJCIE KAMMLERA...

MAREK MICHALSKI
RAINER KARLSCH
ANDREAS SULZER

Pod koniec wojny, w maju 1945, Hans Kammler, koordynator tajnych badań nad tzw. Wunderwaffe, zapada się pod ziemię. Do dziś nie wiadomo, co się z nim stało. Jedna z hipotez prowadzi do... USA.

Człowiek, którego intrygująca historia, pomimo upływu 73 lat od jego potencjalnej śmierci, wciąż trwa i napędza niezliczone ilości przypuszczeń, domysłów, rozważań oraz artykułów prasowych. Generał SS dr Hans Kammler – inżynier, architekt, według wielu „diabeł wcielony", którego praca na rzecz Niemiec w okresie drugiej wojny światowej, a w szczególności pod jej koniec, pozostaje w dalszym ciągu nie do końca wyjaśnioną i zapisaną kartą historii. Kartą, na której na dzień dzisiejszy nie jesteśmy nawet w stanie podać jednoznacznej przyczyny jego potencjalnej śmierci. Negatywne rezultaty poszukiwań miejsc pochówku Kammlera napędzają tylko i wyłącznie liczne już spekulacje. Tytułowy uproszczony zwrot „...Zapytajcie Kammlera..." w rzeczywistości w całości brzmiał „... Kammler musi znać odpowiedź na to pytanie...". Taka odpowiedź padła z ust Alberta Speera 21 maja 1945 roku w miejscowości Flensburg w trakcie przesłuchania prowadzonego przez

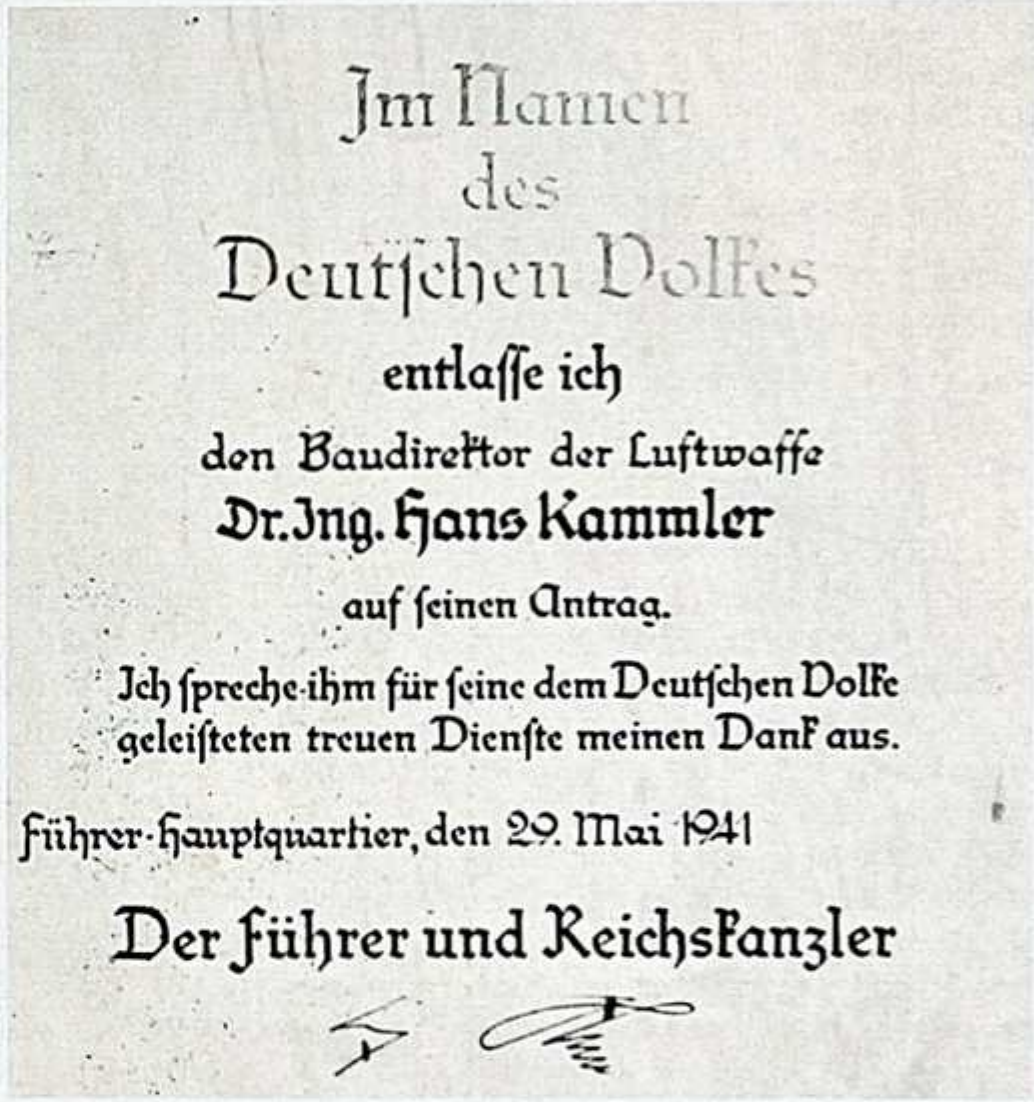
amerykańskiego oficera. Przesłuchanie dotyczyło zagadnień technicznych i organizacyjnych broni „V". Słowa Speera padły w ramach pytania dotyczącego strat ponoszonych przez Niemców w trakcie przeprowadzania procedur startowych rakiet V2. Czy stwierdzenie Speera może być dowodem na to, że Kammler mógł znajdować się w rękach Amerykanów i nie zginął? Oczywiście nie może. Jest zaledwie kolejną, znaną i interesującą poszlaką w procesie wyjaśniania zagadki losów inżyniera po zakończeniu działań wojennych w Europie. Poszlaką, która może wskazywać zarówno na niewiedzę samego Speera, jak i również na posiadane przez niego wiadomości co do dalszych losów koordynatora nie tylko podziemnych instalacji. W przedmiotowym artykule, który z przyczyn redakcyjnych został podzielony na dwie części, przedstawiony zostanie niepublikowany i nieznany dotychczas oficjalny dokument armii amerykańskiej dotyczący Kammlera. Dokument ten, datowany na listopad 1945 roku, dotyczy jego przesłuchania.

Na wstępie jednak, w pierwszej części naszego artykułu, przypomnimy, jak i przytoczymy nowe, dotychczas nieznane fakty związane z pełnomocnikiem do spraw projektów specjalnych.

Skrócony życiorys

Hans Friedrich Karl Franz Kammler (HK) urodził się 26 sierpnia 1901 roku w Szczecinie. Uczęszczał do szkoły podstawowej i średniej, studiował, obronił pracę doktorską (w roku 1928 zdał egzamin państwowy, ubiegając się o urząd Regierungbaumeistra, tematem pracy były sale koncertowe. Praca doktorska dotyczyła zagadnień projektowania mieszkań socjalnych oraz dostępności światła słonecznego w takich projektach – „Untersuchung über die Bewertung von Erschliessungs – und Grundrissformen für Wohnungen der minderbemittelten Bevölkerungskreise in Deutschland"). W międzyczasie założył rodzinę, pracował jako urzędnik państwowy, wstąpił do NSDAP, a następnie do SS. W okresie przedwojennym jak i w czasie wojny piął się w górę po szczeblach urzędniczej oraz organizacyjnej kariery, osiągając w krótkim czasie poziom niedostępny dla wielu innych nazistów. Projektował, nadzorował, rozliczał z zaplanowanych zadań. Nie będziemy przytaczać wszystkich jego osiągnięć na polu organizacji oraz realizacji przedsięwzięć wojennych. Uważamy, że są ogólnie znane i do naszego śledztwa nie wnoszą nic istotnego.

Pismo z 29 maja 1941 roku powołujące Hansa Kammlera na stanowisko Dyrektora Budowlanego Luftwaffe.



Im Namen
des
Deutschen Volkes
entlasse ich
den Baudirektor der Luftwaffe
Dr.Ing. Hans Kammler
auf seinen Antrag.
Ich spreche ihm für seine dem Deutschen Volke
geleisteten treuen Dienste meinen Dank aus.
Führer-Hauptquartier, den 29. Mai 1941
Der Führer und Reichskanzler

Hans Kammler w mundurze Brigadeführera SS. Z archiwum rodziny Kammlerów.

Śmierć Kammlera?

Ostatecznie po 44 latach od swoich narodzin „umiera", a właściwie uznany zostaje za zmarłego w dniu 9 maja 1945 roku. Taką datę, w oparciu o wniosek jego żony, przyjmuje niemiecki sąd, wydając werdykt o uznaniu śmierci Hansa Kammlera. Umiera lub ginie w nie do końca wyjaśnionych do dnia dzisiejszego okolicznościach. Jedną z pierwszych możliwych przyczyn śmierci podaje generał Walter Dornberger, bliski współpracownik Kammlera. Zgodnie z jego słowami jego śmierć nastąpiła w wyniku samobójstwa, będącego następstwem załamania nerwowego związanego z porażką Niemiec i utratą wiary w zwycięstwo. Inną wersję podaje minister uzbrojenia III Rzeszy Albert Speer, który stwierdza, że generał rozkazał swoim podwładnym, aby go zastrzelili. Miało się to stać w Pradze lub jej okolicach. Kolejna wersja, upubliczniona przez dr Wilhelma Vossa, mówi o tym, że Kammler zażył truciznę gdzieś pomiędzy Pragą a Pilznem. Jest i wersja ideowa, która „osadza" śmierć Kammlera w bohaterskich realiach (z niemieckiego punktu widzenia), w trakcie walk z czeskimi partyzantami lub powstańcami. Zapewne znajdą się i następne, których nie przytoczyliśmy. Nas jednak bardziej interesuje kwestia, a zarazem pytanie: czy Kammler, pomimo wszystkich doniesień na temat jego śmierci, mógł przeżyć? Pytanie to zadawane było i jest wielokrotnie przez wielu badaczy. Twierdzimy wręcz, że w chwili obecnej nikt nie >>>

zdjęcia i dokumenty pochodzą z Archiwów autorów.

>>> wierzy już w śmierć generała i liczne jej wersje. Niestety, brak jest przysłowiowej kropki nad „i", aby potwierdzić tę tezę. Większość profesjonalnych czy amatorsko zajmujących się tematyką badaczy zakłada, że Kammler został pojmany przez wojska alianckie. Mógł również sam oddać się w ręce przedstawicieli sił koalicyjnych. Możliwa jest równie wersja, że ten ponadprzeciętnie inteligentny, bezwzględny i doskonale organizujący swoją i podległych mu ludzi pracę człowiek zaplanował swoje zniknięcie np. gdzieś w krajach Ameryki Południowej. Niezależnie od sposobu Hans Kammler zniknął z pola widzenia światowej społeczności.

Generał SS w zeznaniach

W tym miejscu należy zadać pytanie: Czy Amerykanie wiedzieli, jaką funkcję pełnił Kammler, a jeżeli tak, to od którego momentu trwania wojny oraz czy w związku z tym był przez nich poszukiwany. Nie figuruje on na żadnej dostępnej oficjalnej liście proskrypcyjnej będącej swoistym podręcznikiem „kto jest kim" w Niemczech dla wojsk amerykańskich na terenie Europy. Amerykańska wersja „Who is Who in Germany", z listopada 1944 roku (zapewne było więcej wersji), służyła rozpoznaniu dziesiątek niemieckich funkcjonariuszy Gestapo, SS, członków partii, oficerów, działaczy rządowych III Rzeszy. Na próżno jednak szukać w niej nazwiska Kammlera. Czy w takim wypadku to nazwisko występowało na tzw. Czarnej Liście, będącej listą celów dla oddziałów T-Force i współpracujących z nimi komitetów CIOS/BIOS/FIAT, jak i innych amerykańskich/brytyjskich agend wojskowych oraz rządowych? Tego, na tym etapie naszego dochodzenia, jeszcze nie wiemy. Te specjalne listy, wielokrotnie modyfikowane, uzupełniane i przerabiane, służyły Amerykanom do zdobywania źródeł informacji wywiadowczych, a tym samym zdobywania przewagi militarnej i technologicznej. Bezdyskusyjny jest jednak fakt, że Alianci wiedzieli, kim był i ewentualnie jakie informacje mógł im przekazać w przyszłości generał SS dr inż. Hans Kammler. Jego osoba przewija się w co najmniej kilku zebranych przez Amerykanów protokołach przesłuchań pojmanych Niemców.

Własnoręcznie spisany przez Hansa Kammlera fragment życiorysu.

Dokument z 30 stycznia 1944 roku mówiący o awansie Hansa Kammlera na stopień Obergruppenführera SS.

Zestawienie kariery służbowej Hansa Kammlera w hierarchii SS pochodzące z teczki personalnej.

Hans Kammler w ubraniu cywilnym. Jedno ze zdjęć z teczki personalnej.

Najwcześniejsze znane nam zeznanie złożone zostało przez dr inż. Johanesa Gollnowa. Zeznanie jest o tyle ciekawe, że oficjalnie datowane jest na czerwiec 1945 roku. Z tekstu jednakże możemy wywnioskować, że złożone zostało wcześniej, „...około dwa tygodnie po wypadku Wernera von Brauna...". Z dużą dozą prawdopodobieństwa możemy więc założyć, że w rzeczywistości przesłuchanie przeprowadzono pod koniec marca lub z początkiem kwietnia 1945 roku. Wojna trwa, a sam Kammler realizuje postawione przed nim zadania i być może równocześnie planuje swoje zniknięcie. Sam Gollnow był właścicielem firmy „Gollnow und Son" w Szczecinie, która oprócz produkcji konstrukcji inżynieryjnych i mostowych zaangażowana była w program wytwarzania elementów składowych wykorzystywanych w ramach projektu V2.

Na ten sam okres, 1 kwietnia 1944 roku, datowany jest inny dokument związany z przesłuchaniem niemieckiego jeńca Wachtmeistera Schudka, który pełnił służbę w OKH/B zbV Heer, Bad Sachsa/Harz [sic!]. Obok znanego szerokiemu gronu generała Dornbergera, szefa ośrodka w Pennemünde, jeniec wymienia również Kammlera jako osobę w stopniu Obergrüppenführera SS odpowiedzialnego za przyspieszenie programu produkcji rakiet V2 oraz zarządzającego nim w imieniu Himmlera.

Jednym z kolejnych dokumentów jest dokument grupy CIOS dowodzonej przez podpułkownika W. Ivoryego, który wraz z kapitanem L. Teelem sporządza raport dotyczący „Sonderausshauss A-4" (Komisji Specjalnej A-4). Zamiennie używano również nazwy kodowej „Dienstelle Director Kunze". Również i ten raport, oprócz zestawienia wielu osób działających w ramach komitetu specjalnego, jak i zestawienia samych projektów, którymi zajmowały się poszczególne podkomisje, porusza zaangażowanie Kammlera w badania oraz rozwój broni rakietowej. Dochodzenie przeprowadzone zostało w dniach 5, 6 oraz 8 maja 1945 roku. W raporcie możemy odnaleźć polski wątek. W stosunku do jednego z przesłuchiwanych, dyrektora Paola Figge, zaznaczono, że ujawnił on wiele istotnych i cennych informacji amerykańskim oficerom, pomimo „...że znajdował się w dużym szoku oraz doznał wstrząśnienia mózgu w wyniku pobicia przez grupę polskich pracowników..." [sic].

Tak jak wspomnieliśmy wcześniej, w maju 1945 oraz również kilkukrotnie w czerwcu tego samego roku Kammler wymieniany był przez Alberta Speera, oznaczonego przez Aliantów jako „Target No: 28/5.01". W raporcie pojawia się również informacja, że Kammler przewidziany był najprawdopodobniej jako następca Speera.

2 czerwca 1945 roku Kammler wymieniany został w zeznaniach złożonych przez profesora Osenberga. Osoba Kammlera pojawia się również w zeznaniach dr Karla Baddsteina oznaczonego jako „Target No: C2/616". Doktor Baddstein zaangażowany był w szeroko rozumiany rozwój oraz produkcję zbrojeniową, a sam raport powstał 27 czerwca 1945 roku. Kammler wymieniany jest jako osoba odpowiedzialna za nadzór i rozwój broni V. Raz jeszcze w sprawie generała zabrał głos dr Voss. Niemiecki dziennikarz Frank Döbert w swoim artykule przytacza

Część składu kolejowego w miejscowości St. Georgen we wjeździe do podziemnego tunelu fabryki. Zdjęcie wykonane po zajęciu miejscowości przez Amerykanów.

Lebenslauf.

Hans, Friedrich, Karl, Franz Kammler
geboren am 26. 8. 1901 in Stettin als Sohn des Dam.
Oberleutnant Franz Kammler und seiner Ehefrau
Marie, geb. Steinhausen. Franz Kammler gest. als

Dienstlaufbahn

1 Lfde. Nr.	2 Datum Jahr	Tag	Monat	3 Dienstgrad	4 Truppenteil usw.	5 Inhalt der Verfügung, Art der Veränderung usw.
1	1936	20.	4.	SS-Ustuf.	R.u.S.-Hauptamt	Führer beim Stab
2	1937	20.	4.	SS-Ostuf.	R.u.S.-Hpt.Amt	Führer beim Stab
3	1937	12.	9.	SS-Hstuf.	R.u.S.-Hpt.Amt	Führer beim Stab
4	1938	11.	9.	SS-Stubaf.	R.u.S.-Hpt.Amt	Führer beim Stab
5	1939	1.	6.	SS-Ostubaf.	R.u.S.-Hpt.Amt	Führer beim Stab
6	1940	1.	8.	SS-Staf.	V.-W.-Hauptamt	Führer beim Stab
[illegible]	1941	1.	6.	SS-Oberf.	V.-W. [illegible]	Führer im Stab
[illegible]	1942	1				aktiver Führer in der W.-SS
						Chef der Amtsgruppe C im V.- W.- Hauptamt
						Generalmajor der Waffen-SS
						eralleutnant der Waffen.-SS

Ich befördere den

SS-Brigadeführer und Generalmajor der Waffen-SS

Dr. Hans Kammler

(SS-Nr. 113 619)

mit Wirkung vom 30. Januar 1944

zum

SS-Gruppenführer

und

Generalleutnant der Waffen-SS.

gez. Adolf Hitler

F.d.R.

SS-Gruppenführer u.
Generalleutnant d. W.-SS

[illegible] 8 Feb 1944

4. Gollnow had contact with General der SS Kammler, as Kammler was and still is at the top of all V-production. A conference between Kammler, Gollnow and some others took place in December 1944 at Kammler's office at Berlin Grunewald, Taunusstrasse 7. Gollnow claims the office is still there. Kammler is a very forceful personality, age 52 years. He is only concerned in meeting Speer's quota 100 per cent. Has no interest in any production questions. All those are handled by Dir. Kunzo. There are several Sonderausschuesse under Hauptausschuss A-4 (V-weapons). Two of these are known to Gollnow, namely Sonderausschuss Sonderwagon and Sonderausschuss Steuerapparate. Both are headed by Dr. Simon, who is located at the Mittelwerke in Ilfeld.

FRAGMENT RAPORTU Z PRZESŁUCHANIA DR GOLLNOWA, W KTÓRYM POWOŁUJE SIĘ ON NA HANSA KAMMLERA ODNOŚNIE PRODUKCJI BRONI „V".

FRAGMENT OPRACOWANIA NT. ROZWOJU LOTNICTWA STANÓW ZJEDNOCZONYCH, AUTORSTWA T. VON KARMANA, W KTÓRYM WYMIENIANY JEST HANS KAMMLER.

DECLASSIFIED

CONFIDENTIAL

-4-

In February 1945 SS leader Kammler ordered a lower priority and the closing out of the project at the end of the development period.

Kramer designed an acoustic proximity fuse for this missile known as "Kranich". About 30 were built and some preliminary fly over and fly by tests were made. The effective range was expected to be 45 feet. The tests which had been completed were promising. Work was also under way to develop an acoustic homing device with a hoped for range of 600 to 1000 meters.

X-7 was a smaller edition of X-4 for use against ground targets. Apparently it had not proceeded beyond the design stage.

DOKUMENT Z PRZESŁUCHANIA ALBERTA SPEERA, W KTÓRYM PRZYWOŁUJE ON OSOBĘ HANSA KAMMLERA, JAKO WŁADNEGO DO UDZIELENIA ODPOWIEDZI NA PYTANIE ZADANE PRZEZ AMERYKAŃSKIEGO OFICERA.

Q. Didn't about half of the projectiles explode before they got away?

Sp. There was the danger that the projectile would not take off straight. Then one could observe the steering, how the projectile was always brought back into the right direction again.

Q. Do you have figures about how high the losses were at the launching?

Sp. Kammler must be able to tell you exactly about this. As far as I know, a projectile came back 10 or 12 times. But then there is none left in the neighborhood, except the command tank with the two people who guide the projectile. It happened that the fusing of the explosive charge did not immediately take effect, but only a few minutes later, so that this last service crew also could get away. The worst thing was when the projectile could not be brought into the right direction, coming down approximately 30 kilometers from the launching site.

1. OKH/B zbV Hoer, BAD SACHS./Harz (continued)

Personalities:

DORNBERGER	Gen Maj	CG OKH/B zbV Hoer. 55 yrs old, 1.75 m tall, born. Popular with his men.
AXSTER	Oberstlt	C of S. Very popular with his men.
REISIG	Sonderfuehrer Z	Position unknown. Signal man. 40 yrs old, 1.85 m, born.
KAMMLER	SS Obergruppf	KAMMLER's deputy in charge of expediting the program.

DÖRNBERGER
AXSTER
REISIG
KAMMLER
OSOBY ZAANGAŻOWANE W OPERACJE ZWIĄZANE Z BRONIĄ „V".

A.M. FORM No. 1479 TOP ~~MOST~~ SECRET ULTRA

TO BE KEPT UNDER LOCK AND KEY AND NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE
THIS FORM IS TO BE USED FOR AIR INTELLIGENCE MESSAGES ONLY.

NR. No.	GR. No.		OFFICE SERIAL No.
DATE	TIME OF RECEIPT	TIME OF DESPATCH	SYSTEM

TO:

FROM:

SENDERS No.

C

Note detached

CX/MSS/T465/63

TIME OF DESPATCH 18/2/45

W E S T E U R O P E.

NO. 295, DATED 18/2 FROM AKZV, G.O.C. SIGNED KAMMLER, S.S. GRUPPENFUEHRER AND GEN. LTN. OF THE WAFFEN S.S. TO CHIEF NAVAL COMMAND WEST, BAD SCHWALBACH :-

FRAGMENT ODSZYFROWANEJ PRZEZ ALIANTÓW, W RAMACH OPERACJI ULTRA, NIEMIECKIEJ KORESPONDENCJI HANSA KAMMLERA.

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

>>> słowa Vossa: „...[Kammler] był szefem zespołu specjalistów, którzy rozwijali ściśle tajne bronie oraz sprzęt wojenny. O ile do niedawna każdy zespół/grupa badawcza Wehrmachtu i jego właściwych władz prowadziły odrębny program rozwojowy, to właśnie Kammler odniósł sukces w swojej dziedzinie jako koordynator dowodzący wszystkimi zespołami/grupami badawczymi Wehrmachtu. W skład jego zakresu działań wchodziły głównie bronie V, rakiety, energia atomowa, napęd odrzutowy i inne powiązane zagadnienia...". I jak tu nie poszukiwać takiego człowieka?

Już w połowie roku 1944, w ramach operacji ULTRA, osoba generała stała się znana Aliantom. Istnieją również poszlaki wskazujące, że służby wywiadowcze (amerykańsko-brytyjskie) zaangażowały się w plan zamachu na poszukiwanego.

W archiwach, oprócz zebranych i udokumentowanych zeznań niemieckich, zachowały się również dokumenty mówiące o tym, że zarówno oficerowie, jak i naukowcy amerykańscy bez zahamowań wykorzystywali i przywoływali osobę Kammlera. Dla przykładu. W trakcie poszukiwań ukrytej dokumentacji technicznej z Nordhausen, oficer wywiadu lotnictwa Stanów Zjednoczonych major Robert B. Staver zaaranżował pewną sytuację w stosunku do przesłuchiwanych osób. Odczytał mianowicie sporządzoną przez siebie notatkę, która miała skłonić przesłuchiwanych niemieckich inżynierów do głębszej współpracy. Notatka, jak i cała sytuacja, przytoczona została przez Annie Jacobsen w książce „Operacja Paperclip". Brzmiała następująco: „Von Braun, Steinhoff i wszyscy pozostali, którzy uciekli na południe zostali internowani w Garmisch-Partenkirchen. Oficerowie naszego wywiadu przeprowadzili rozmowy z von Ploetzem, generalem Dornbergerem, generalem Rossmanem i generalem Kammlerem". Kolejny fortel? Być może. Jednak gdy powiążemy powyższy cytat z zeznaniem Dornbergera wskazującym, że Kammler przebywał w pobliżu wymienionego Garmisch-Partenkirchen, całość brzmi już trochę inaczej. Wzmianka powyższa pokazuje jednak wyraźnie, że oficerowie amerykańskiego wywiadu doskonale zdawali sobie sprawę, kim był generał Hans Kammler.

Kammler znany i poszukiwany

Dość swobodnie na jego osobę powołują się również amerykańscy naukowcy. Przykładem niech będzie raport na temat kierunków rozwoju amerykańskich sił powietrznych, w skład których wchodził również rozwój wszelkiego rodzaju broni rakietowej. W tym wypadku mówimy o raporcie doktora Theodora von Karmana, który powstał w grudniu 1945 roku i zaprezentowany został generałowi Henry'emu H. Arnoldowi, dowódcy Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych. Ten wielostronicowy dokument dotyka w swoich zagadnieniach rozwoju techniki lotniczej, samolotów napędzanych energią atomową, zmiennej geometrii skrzydeł odrzutowców, poprawy zasięgu i celności pocisków rakietowych na bazie rakiet V2 i wielu innych aspektów naukowych w odniesieniu do lotnictwa. W raporcie tym kilkukrotnie, w odniesieniu do broni rakietowej, przytaczane jest nazwisko Kammlera. Wymieniany w tekście „SS leader Kammler" zgodnie z tekstem był człowiekiem, w rękach którego spoczywała władza umożliwiająca m.in. wstrzymywanie prac badawczych nad różnymi rodzajami broni rakietowej.

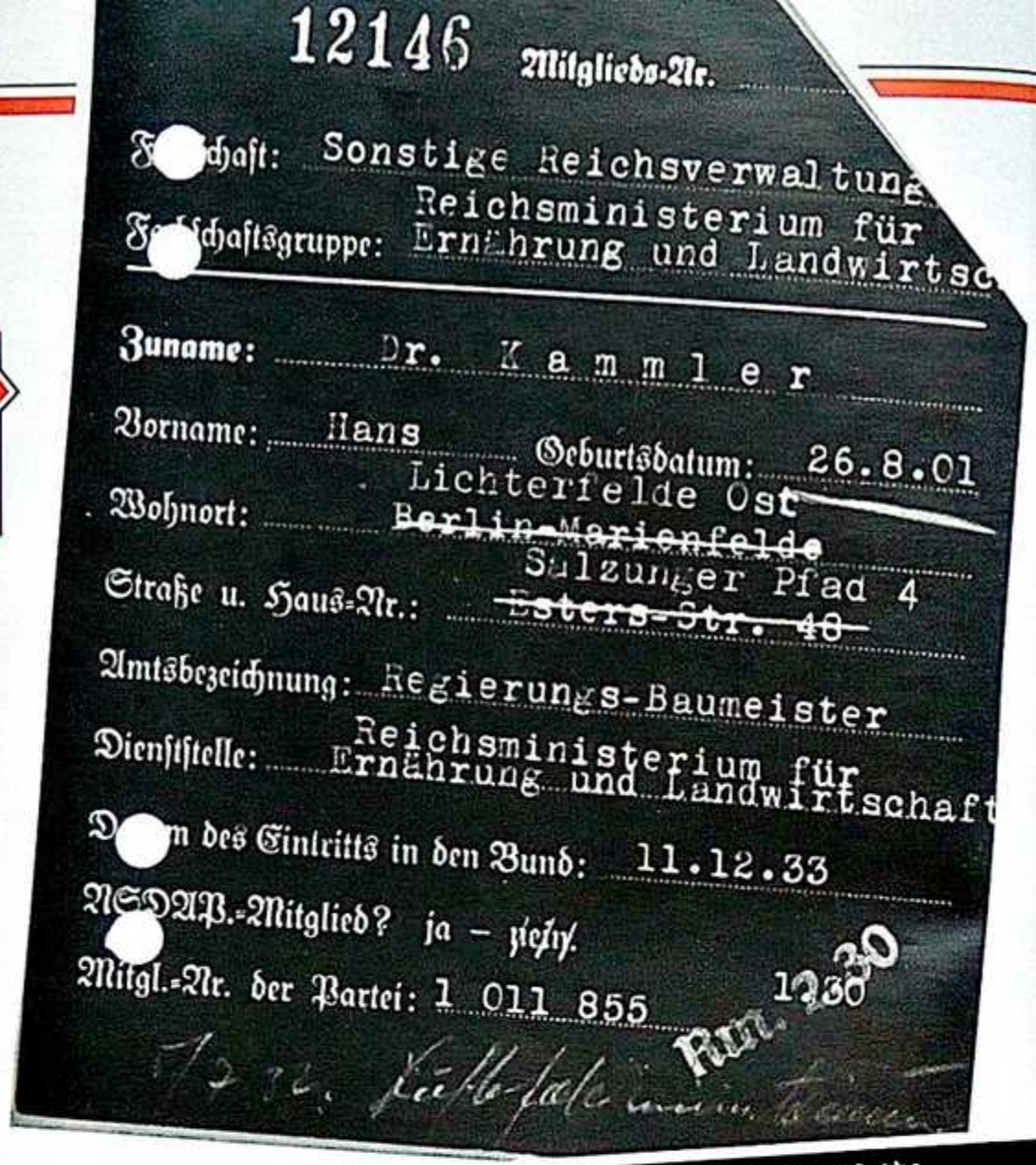
Hans Kammler w rozmowie z inż. Karlem Fiebingerem odpowiedzialnym za projektowanie i realizację wielu podziemnych instalacji (Ingenieurbüro Fiebinger realizowało m.in. podziemne kompleksy: Bergkristall, Zement, Quartz i inne).

Jak widać informacje na temat Kammlera pochodziły od wojskowych, ministrów, przedsiębiorców oraz >>>

zdjęcia i dokumenty pochodzą z Archiwów autorów.

>>> naukowców. Osoba Kammlera była znana wysokim, najwyższym wręcz oficerom wojskowym Armii Stanów Zjednoczonych. Bezpośrednio po, jak i najprawdopodobniej również i w trakcie wojny, na terenie Europy rozpoczęto jego poszukiwania. W czerwcu 1945 roku komitet CIOS wydaje rozkaz dowództwu 12 Armii, aby odnaleźć Kammlera. Poszukiwany był w Monachium, Oberjoch oraz w okolicach Harzu. Wpisany zostaje na listę trzynastu najbardziej poszukiwanych zbrodniarzy wojennych. Oficjalne poszukiwania nie przynoszą rezultatów. Dodatkowego smaczku całej sprawie dodaje raport Oscara Packe'a. Zgodnie z treścią raportu Kammler i jego zespół zostali aresztowani przez amerykański kontrwywiad CIC w fabryce Messerschmitt w Oberammergau w dniu 9 maja 1945 roku (jest to również dzień jednej z dat śmierci Kammlera w pobliżu Pragi). Dodatkowo w raporcie znalazła się informacja, że zbiegł z aresztu w kierunku Austrii i najprawdopodobniej w chwili obecnej znajduje się w rękach rosyjskich.

Karta informacyjna dotycząca dr Hansa Kammlera.


12146 Mitglieds-Nr.

Familienschaft: Sonstige Reichsverwaltung

Familienschaftsgruppe: Reichsministerium für Ernährung und Landwirtsc

Zuname: Dr. Kammler

Vorname: Hans Geburtsdatum: 26.8.01

Wohnort: Lichterfelde Ost ~~Berlin-Marienfelde~~

Straße u. Haus-Nr.: Salzunger Pfad 4 ~~Esters-Str. 48~~

Amtsbezeichnung: Regierungs-Baumeister

Dienststelle: Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft

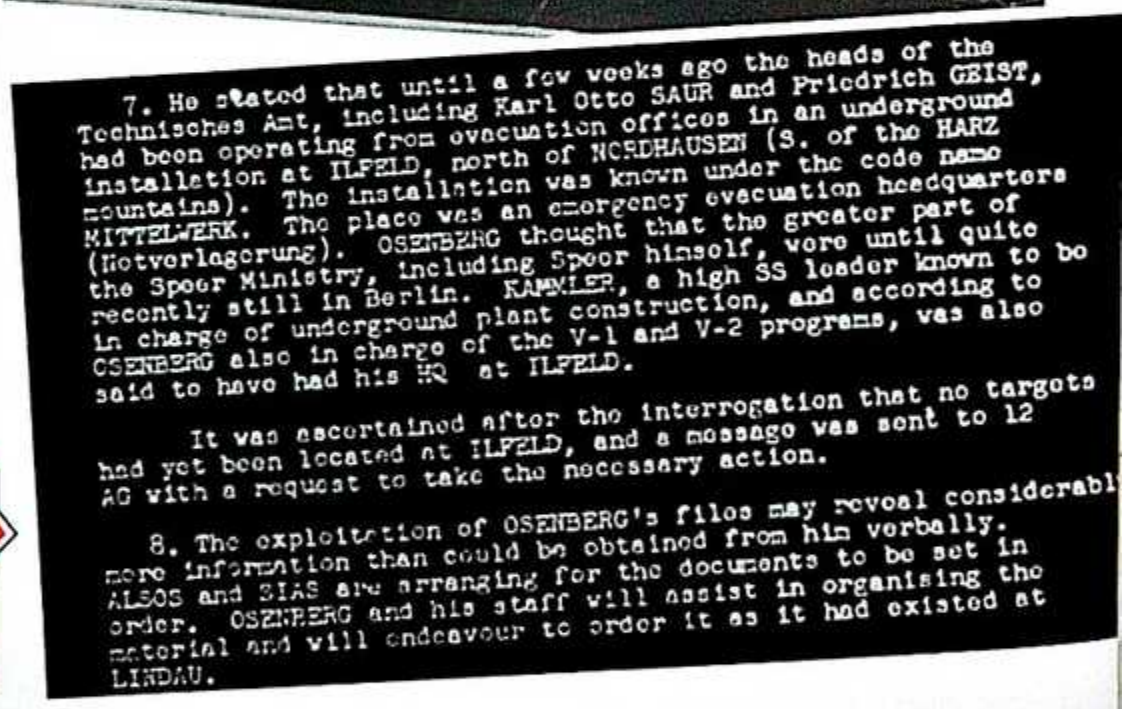
Datum des Eintritts in den Bund: 11.12.33

NSDAP.-Mitglied? ja – nein.

Mitgl.-Nr. der Partei: 1 011 855 1230

RM 1230

Fragment dokumentu z przesłuchania profesora Osenberga, w którym wymienia on nazwisko Kammlera.


7. He stated that until a few weeks ago the heads of the Technisches Amt, including Karl Otto SAUR and Friedrich GEIST, had been operating from evacuation offices in an underground installation at ILFELD, north of NORDHAUSEN (S. of the HARZ mountains). The installation was known under the code name MITTELWERK. The place was an emergency evacuation headquarters (Notverlagerung). OSENBERG thought that the greater part of the Speer Ministry, including Speer himself, were until quite recently still in Berlin. KAMMLER, a high SS leader known to be in charge of underground plant construction, and according to OSENBERG also in charge of the V-1 and V-2 programs, was also said to have had his HQ at ILFELD.

It was ascertained after the interrogation that no targets had yet been located at ILFELD, and a message was sent to 12 AG with a request to take the necessary action.

8. The exploitation of OSENBERG's files may reveal considerabl more information than could be obtained from him verbally. ALSOS and SIAS are arranging for the documents to be set in order. OSENBERG and his staff will assist in organising the material and will endeavour to order it as it had existed at LINDAU.

Autorzy pragną podziękować Panu dr hab. Pawłowi Rodziewiczowi z Dolnośląskiego Towarzystwa Historycznego, jak również Panu dr Tilmannowi Kammlerowi za uwagi oraz dodatkowe informacje wykorzystane w tekście.

Marek Michalski
Inżynier z rozsądku, historyk z zamiłowania. Absolwent Politechniki Śląskiej oraz Wojskowej Akademii Technicznej. Współpracownik Muzeum Walki i Męczeństwa w Treblince, Biura Poszukiwań i Identyfikacji IPN oraz czasopisma „Odkrywca". Autor i współautor artykułów związanych z tematyką II wojny światowej. marek.michalski7@wp.pl

Rainer Karlsch
Absolwent Uniwersytetu Humboldt, doktor historii. Autor i współautor opracowań naukowych z zakresu historii II wojny światowej oraz okresu zimnej wojny. Współpracownik Uniwersytetu Berlińskiego oraz Instytutu Historii Współczesnej w Monachium oraz Berlinie. Autor m.in. książek: „Atomowa bomba Hitlera", „100 lat firmy Luena" i wielu innych.

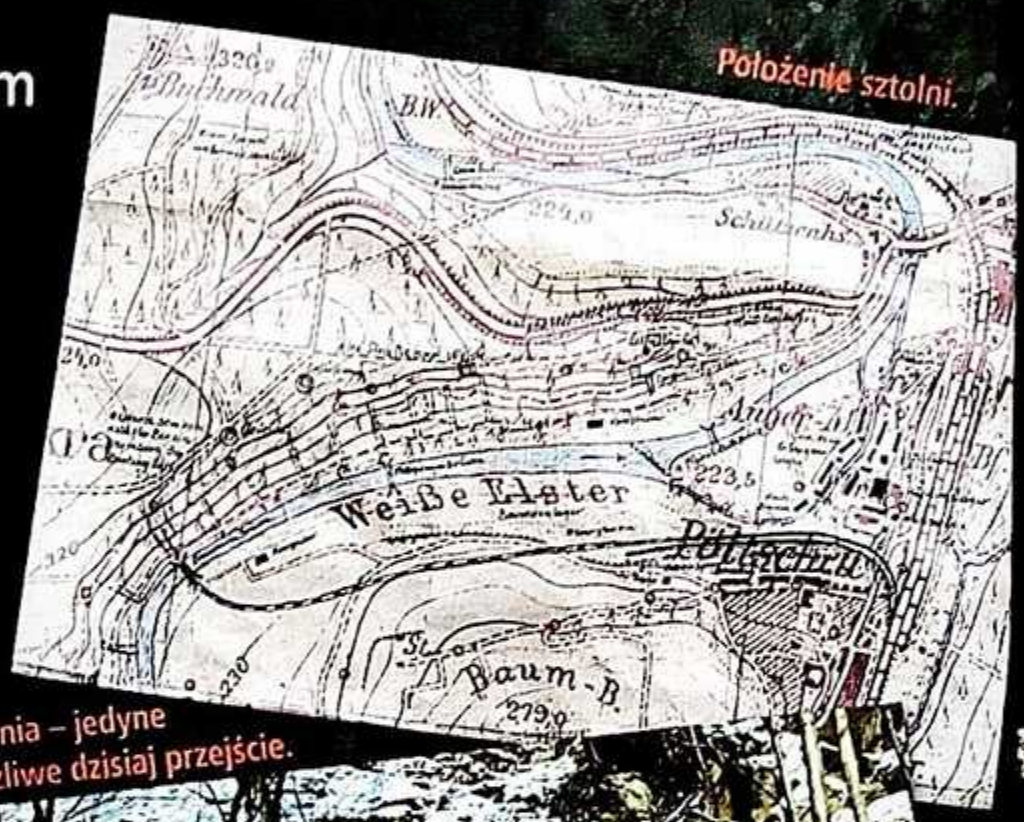
Andreas Sulzer
Właściciel firmy „proomnia film Gmbh". Scenarzysta, reżyser oraz producent filmów o tematyce historycznej. Współpracownik Gusen Memorial Committee oraz wielu stacji telewizyjnych.

RELIKTE
DER GESCHICHTE
Das Magazin für Schatzsucher · Heimatforscher · Sondengänger
www.relikte-der-geschichte.de

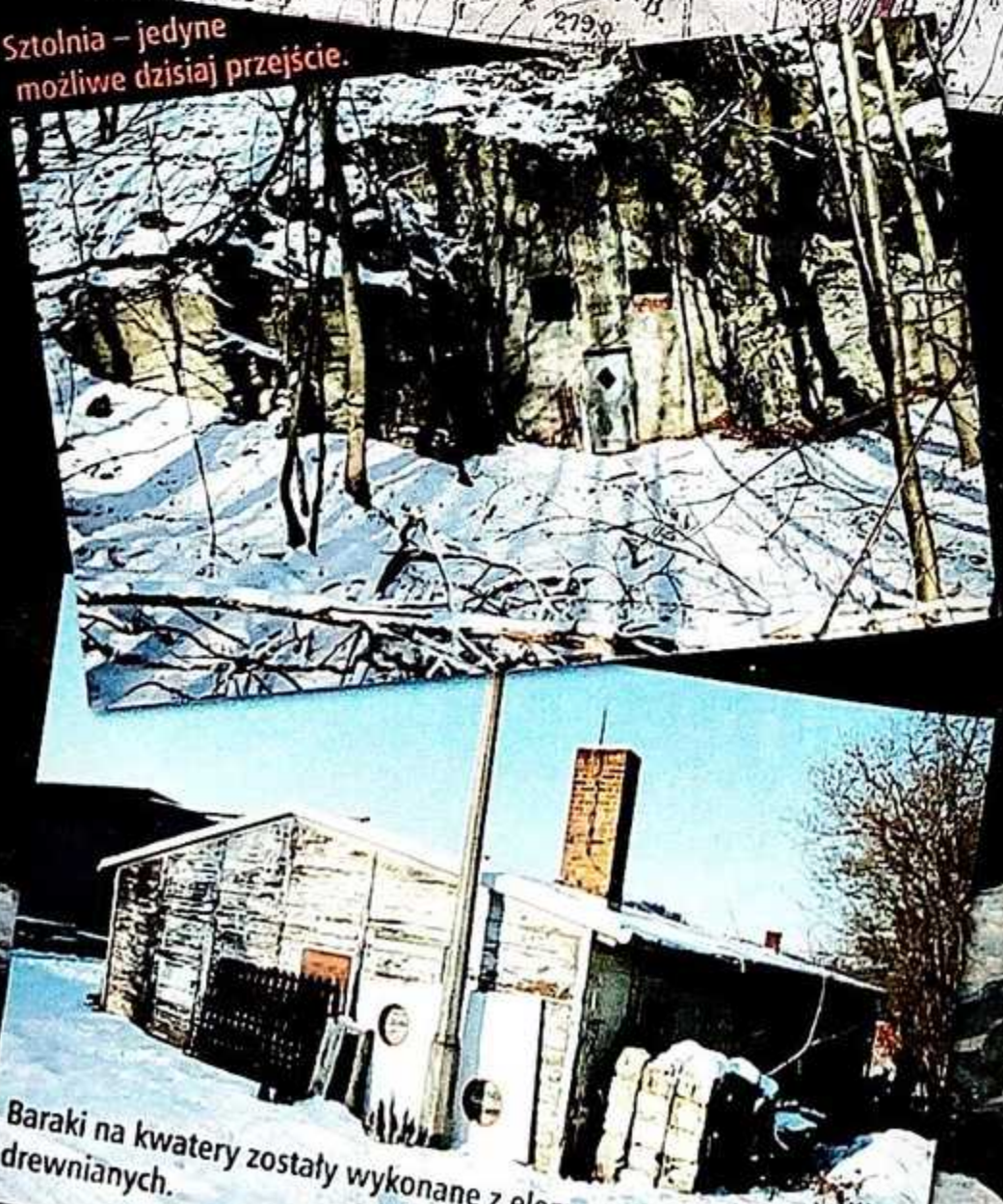
TAJNY PROJEKT „JASKÓŁKA V”

CHRIS DIENER

Przedsięwzięciom podejmowanym we wschodniej Turyngii w 1944 roku daleko do rozmachu budowlanego i aury tajemniczości kompleksu Riese, niemniej ich historia doskonale ilustruje losy przemysłu zbrojeniowego III Rzeszy w schyłkowym okresie wojny.



Położenie sztolni.


Sztolnia – jedyne możliwe dzisiaj przejście.

Baraki na kwatery zostały wykonane z elementów drewnianych.

W 1944 roku przyszłość Rzeszy Wielkoniemieckiej nie wyglądała już zbyt różowo. Czasy szybkich sukcesów militarnych przeminęły, a zasoby materialne i ludzkie gospodarki kurczyły się w oczach. O ile na początku dzięki nowym programom gospodarczym i restrukturyzacji produkcja sprzętu wojennego utrzymywała się na wysokim poziomie, o tyle w drugim półroczu zaczęła się już dawać we znaki zmieniona strategia alianckich nalotów na infrastrukturę.

Teraz konkretnymi celami ataków były drogi komunikacyjne i zakłady przemysłu paliwowego. Na froncie bardzo szybko dały się odczuć braki paliwa. Wyjątkowo mocno dotknęło to również Luftwaffe, która nagle zaczęła mieć do swojej dyspozycji już tylko ułamek potrzebnej benzyny lotniczej. Dodatkowym utrudnieniem był fakt, że Niemcy musiały importować 60% tak potrzebnej surowej ropy naftowej. W związku z tym zaczęto gorączkowo poszukiwać rozwiązań alternatywnych. O ile samochody ciężarowe i osobowe można było wyposażyć

Spoglądając wstecz, widać, jak początkowo sztolnie były krótkie.

fot. Chris Diener, Thomas Jaekel

w instalacje na gaz drzewny, to niestety w lotnictwie i wojskach pancernych nie było żadnych rozwiązań zastępczych.

Poszukiwanie ratunku

Z technicznego punktu widzenia możliwe było pozyskiwanie paliw z węgla metodą tzw. uplynniania węgla, ale wykorzystywane dotychczas do tego celu technologie czyniły ten proces drogim i nieefektywnym.

Badania naukowe nad tą metodą produkcji były bardzo mocno promowane już w latach 30. Traktowano je jako prestiżowy projekt, którego celem było zapewnienie Niemcom samowystarczalności. W związku z tym powstał cały szereg zakładów uplynniania węgla na potrzeby produkcji paliw.

W maju 1944 roku dotychczasowy kierownik głównej komisji ds. amunicji ministerstwa przemysłu zbrojeniowego Rzeszy, pochodzący z Brunszwiku przemysłowiec z branży stalowej Edmund Geilenberg, został mianowany osobiście przez Hitlera „komisarzem generalnym ds. środków nadzwyczajnych przy ministrze Rzeszy ds. przemysłu zbrojeniowego i produkcji wojennej".

Geilenberg stwierdził, że w obecnej sytuacji centralna produkcja w dużych zakładach była już niemożliwa. Kładł on raczej ogromny nacisk na decentralizację produkcji i zgodnie z tą koncepcją miało powstać wiele minimalnie wyposażonych małych zakładów. Tam, gdzie to było możliwe, należało przenieść je pod ziemię, aby skutecznie chronić przed bombami. Produkcję należało tak zabezpieczyć, żeby była jeszcze trudniejsza do wykrycia i zniszczenia.

Ponieważ jednak pozostało już tylko niewiele zakładów podziemnych, które nie zostały przejęte na potrzeby przemysłu zbrojeniowego lub nie spełniały one wymagań niezbędnych do produkcji paliw, podjęto decyzję o budowie (wydrążeniu) nowych zakładów i tak zwany Program Geilenberga zajął się koordynacją i dostawą materiałów budowlanych oraz siły roboczej z obozów koncentracyjnych.

Program Schwalbe

Ogółem w ramach programu, któremu nadano kryptonim „Jaskółka" (Schwalbe) miało powstać dziesięć różnych zakładów produkcyjnych, rozsianych po całych >>>

>>> Niemczech. Niektóre z nich nie wyszły jednak nigdy poza fazę projektową. Na początku 1945 roku mniej lub bardziej zaawansowane były następujące zakłady:

JASKÓŁKA I: zakład produkcji benzyny syntetycznej Hydrierwerk Gelsenberg Benzin AG w Sauerland koło Oberrödinghausen;

JASKÓŁKA II: Brabag Magdeburg, Góry Polabskie, Niedere Kirchleite Königsstein;

JASKÓŁKA III: zakłady produkcji benzyny syntetycznej Hydrierwerke Brüx, Polenztal koło Bad Schandau;

JASKÓŁKA IV: zakład produkcji benzyny syntetycznej Hydrierwerk Gelsenberg Benzin AG, Finnentrop w Sauerland;

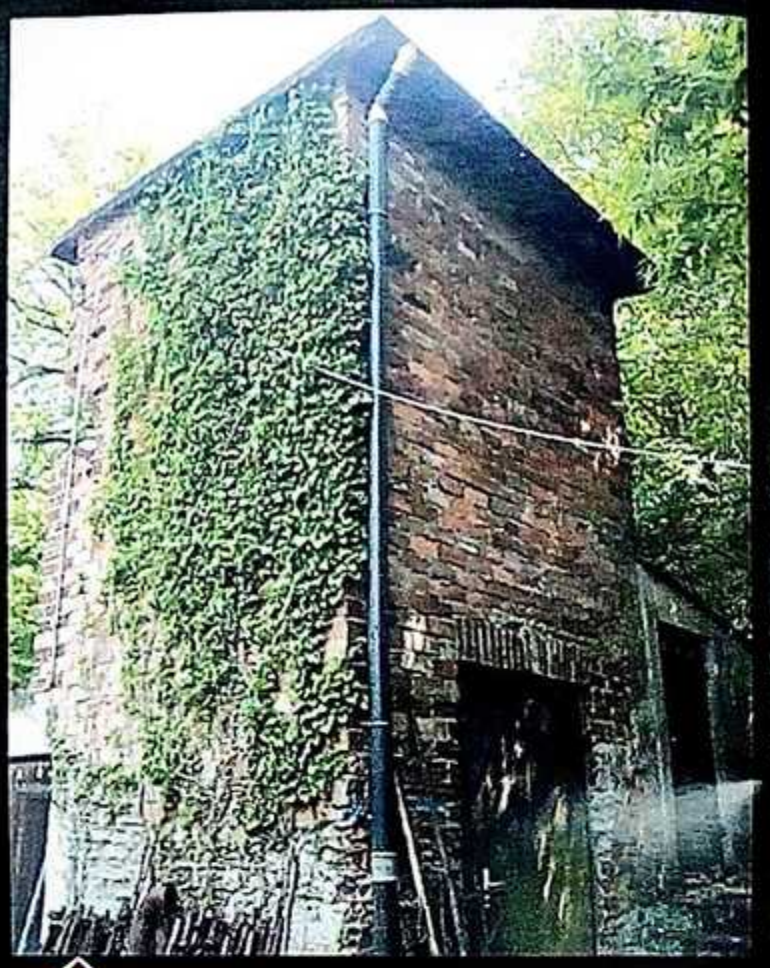
JASKÓŁKA V: zakład produkcji benzyny syntetycznej Hydrierwerk Brabag Zeitz koło Berga/Elster;

JASKÓŁKA VI-X: budowa nie została rozpoczęta.

W zakładach objętych programem „Jaskółka" miano pozyskiwać paliwa w procesie dehydrogenizacji smoły z węgla kamiennego i brunatnego. Tego rodzaju zakład produkcyjny, oprócz wymaganego zabezpieczenia przed bombami, musiał posiadać również dobre połączenia z siecią kolei Rzeszy o normalnej szerokości torów, a także dysponować wystarczającą ilością wody.

Sztolnie Berga/Elster

Idealne warunki do budowy takiego zakładu występowały w turyńskim miasteczku Berga/Elster. Parametry geologiczne pozwalały na wykonanie w skale sztucznie wydrążonych pomieszczeń podziemnych (kawern) o wysokości do 40 m przy zachowaniu niezbędnej wysokości resztkowej góry wynoszącej ponad 40 m. We wrześniu 1944 roku rozpoczęły się pierwsze pomiary przy Steinberg na zachodnim brzegu Białej Elstery (Weiße Elster). Góra ta jest – niczym półwysep – otoczona doliną rzeki.



Ostatnie zachowane prowizoryczne wysokie stanowisko artylerii przeciwlotniczej. Na górze znajdowało się działo kalibru 20 mm.

Kierujący pracami inżynier z firmy Brabag Zeitz, mgr inż. Nerge, był zachwycony lokalnymi warunkami, można więc było niezwłocznie przystąpić do budowy. Inaczej niż to miało miejsce w przypadku różnych innych zakładów przenoszonych pod ziemię kierownictwo budowy nie było sprawowane przez Organizację Todta, lecz zostało przejęte przez SS. Kierownikiem budowy został Obersturmführer Willy Hack, który na początku października wprowadził się wraz ze swoim sztabem budowlanym do ratusza miasta Berga. Później kierownictwo budowy zarekwirowało jeszcze zamek Dryfels w Berga, gdzie zostali zakwaterowani inżynierowie z firmy Montanblock Baustab GmbH zakładów zbrojeniowych REIMAHG. Ich szef, prof. dr inż. Rimpl, został jednak niebawem zastąpiony przez architekta Wilhelma Fricke, bliskiego przyjaciela Obersturmführera Hacka. Za roboty górnicze odpowiedzialne były firmy

ROZMIESZCZENIE ZAKŁADÓW PRODUKCJI BENZYNY SYNTETYCZNEJ PROGRAMU SCHWALBE.

I – Sauerland koło Oberrödinghausen

II – Niedere Kirchleite Königsstein

III – Polenztal koło Bad Schandau

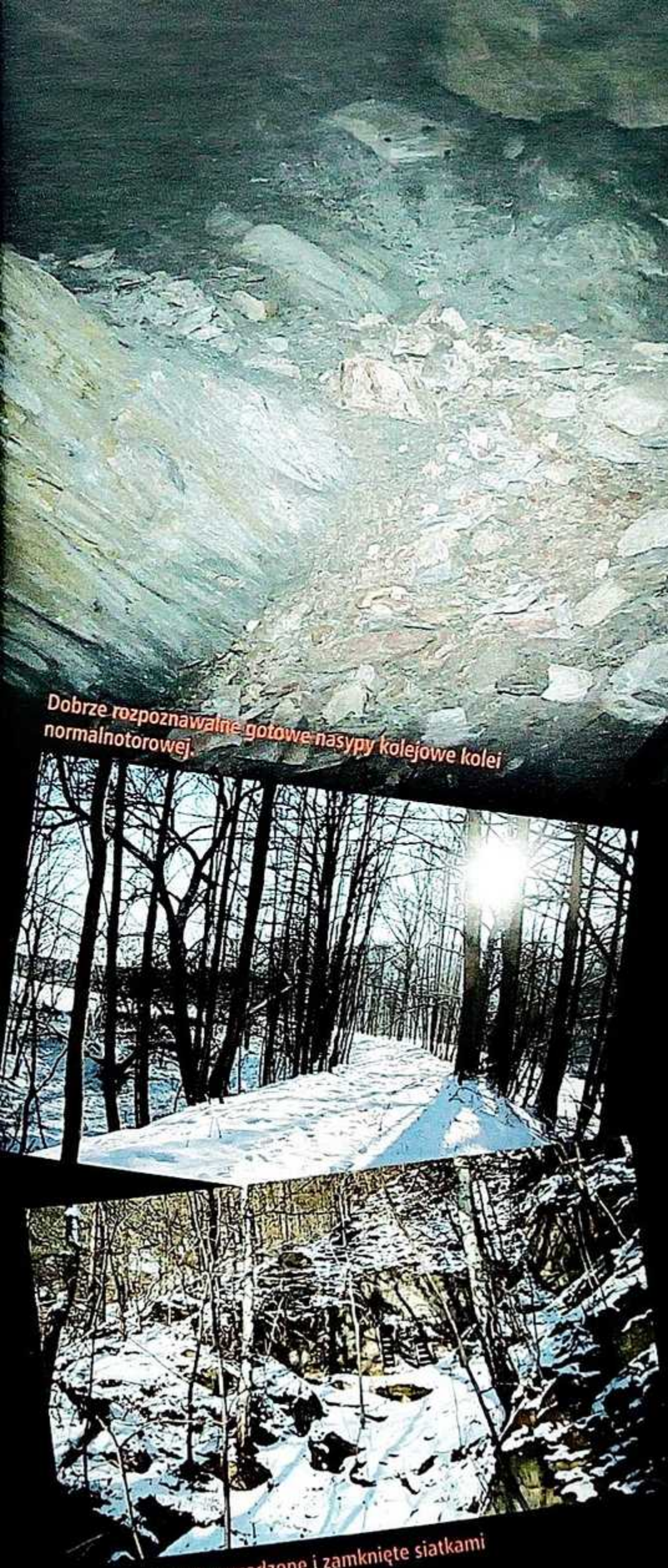
IV – Finnentrop w Sauerland

V – Berga/Elster

VI-X – budowa tych obiektów nie rozpoczęła się (nie uwzględniono ich na mapie)

Tutaj miała powstać pierwsza przecznica. Dalej budowa nie była jeszcze zaawansowana.

Dobrze rozpoznawalne gotowe nasypy kolejowe kolei normalnotorowej.



Sztolnie dzisiaj, wysadzone i zamknięte siatkami zamykającymi wlot dla nietoperzy.

Dyckerhoff i Widmann AG (Dywidag) oraz „Erzgebirgische Steinkohlenverein AG" z siedzibą w Zwickau. Cała inwestycja budowlana była finansowana przez SS, zaś łączny kosztorys opiewał na kwotę ok. 20 000 000 reichsmarek.

Niezbędną siłę roboczą do wykonywania robót budowlanych zapewniał obóz koncentracyjny Buchenwald koło Weimaru. W Berga utworzono filię obozu i robotnicy zostali ulokowani najpierw prowizorycznie w istniejących pomieszczeniach, później w szybko zbudowanych w tym celu drewnianych barakach. Więźniowie od razu rozpoczęli budowę sztolni oraz przygotowywanie niezbędnych elementów budowli i infrastruktury. I tak na wschodnim brzegu Elstery powstały trzy masywne baraki z betonowych elementów prefabrykowanych dla wartowników z SS i części sztabu budowlanego.

Od listopada 1944 roku rozpoczęło się właściwe drążenie sztolni. Planowano wydrążyć w górze wzdłuż krawędzi zbocza 18 sztolni, które miały być połączone przecznicą. Tunel, jaki miał przebić formację skalną góry z północy na południe, projektowany był z myślą o przejazdach pociągów kolei Rzeszy przez masyw górski w celu bezpośredniego zaopatrywania zakładu i zabezpieczenia przed atakiem bombowym prac załadunkowych i rozładunkowych. Projekt przewidywał doprowadzenie do tunelu bocznego połączenia >>>

>>> kolejowego, które na północ od Berga miało się odgałęziać od przebiegającej od strony wschodniej linii kolejowej, przekraczać most na Elsterze i potem, po wyjeździe po stronie południowej miało być poprowadzone łukiem nad Elsterą i jej łąkami ponownie w kierunku dworca w Berga. Na potrzeby budowy ułożono ponadto ponad 10 km torów kolei wąskotorowej.

Drążenie rozpoczęło się we wszystkich sztolniach jednocześnie. Równolegle mogło w nich pracować średnio 80 więźniów bez obawy, że będą sobie wzajemnie przeszkadzać w pracy. Niezbędne wysadzanie skał było wykonywane przez doświadczonych górników, zaś rozdrabnianie nadkładu i drążenie za pomocą młotów pneumatycznych było zadaniem więźniów. W celu zapewnienia zasilania w sprężone powietrze początkowo ustawiono poza sztolniami kilka kompresorów, natomiast zaprojektowana oddzielna sztolnia kompresorowa, która miała się mieścić w centralnym miejscu, w górnej połowie stromej ściany, nie wyszła poza fazę projektową.

Pod koniec 1944 roku system zaopatrywania budowy w sprężone powietrze był gotowy do pracy. Pozwoliło to na stosowanie na wielką skalę młotów pneumatycznych i wiertarek. Powstająca warstwa nadkładu była wykorzystywana do niwelacji strefy zewnętrznej i tyczenia przebiegu kolei wąskotorowej w terenie. Ze względu na ciemny kolor nie było potrzeby dodatkowego maskowania urobku w celu ukrycia go przed zwiadem lotniczym.

Do ochrony budowy przed nalotami rozmieszczono na miejscu i w okolicy wiele, najczęściej mniejszych działek przeciwlotniczych o kalibrze 2 cm. Dla

Ułamane wiertło świadczy o pośpiechu, z jakim opuszczano budowę.

W wodzie można rozpoznać tory kolejowe.

Wejście do wysadzonej przez SS sztolni 1. Dzisiaj ta droga jest trwale zamknięta. Zdjęcia pochodzą z eksploracji z początku lat 2000.

Sztolnia znajduje się częściowo pod wodą.

Resztki wózków kopalnianych i torów.

uzyskania lepszego pola ostrzału w ciasno zabudowanej dolinie, działka ustawiano na murowanych wysokich stanowiskach, z których co najmniej jedno zachowała się do dzisiaj.

Wyspecjalizowani w budowie mostów żołnierze wojsk inżynieryjnych zbudowali nad rzeką dwa pomocnicze mosty z drewna. Te prowizoryczne konstrukcje wynikały z faktu, że ze względu na wojnę brakowało materiałów budowlanych, zwłaszcza stali. Potrzebne mosty, a miało ich powstać łącznie cztery, nie zostały jednak ukończone do końca wojny. Na skutek tych i innych trudności z zaopatrzeniem w materiały postęp robót budowlanych nie nadążał za projektowaniem. Podjęto więc próbę zrekompensowania tego poprzez większe zaangażowanie siły roboczej. Obok już od dłuższego czasu pracujących więźniów z obozu koncentracyjnego Buchenwald i jeńców wojennych różnych narodowości europejskich, na początku lutego 1945 roku po raz pierwszy zatrudniono 350 amerykańskich jeńców wojennych. Wykorzystywano ich wprawdzie również do drążenia sztolni, ale jednak byli oni oddzieleni od innych jeńców, z którymi nie mieli żadnych kontaktów.

Roboty były wykonywane w morderczym tempie aż do kwietnia 1945 roku. 12 kwietnia prace wstrzymano, więźniowie zostali ewakuowani, sprzęt w wielkim pośpiechu wywieziono, akta i plany zostały zniszczone, a mosty na Elsterze wysadzono. Sztab dowodzenia SS przeniósł swoją siedzibę do Hallein koło Salzburga, robotnicy cywilni zostali zwolnieni.

Pod nadzorem SS wysadzono także sztolnię nr 1. Do chwili obecnej wokół tej sztolni narosło wiele plotek o rzekomo tam ukrytych elementach zakładu lub kosztownościach. Kilka lat temu sztolnia została otwarta, ale oprócz resztek kolejki kopalnianej nie znaleziono tam żadnych skarbów.

Amerykańsko -rosyjskie porządki

16 kwietnia Amerykanie zajęli bez walki miasto Berga i również teren budowy. Po dokładnym obejrzeniu urządzeń budowę przekazano firmie Montanblock Baustab GmbH, która miała się zająć jej likwidacją. W tym czasie wysadzono również sztolnię 18, która służyła za magazyn materiałów wybuchowych. Około 12 lipca oddziały amerykańskie wycofały się z tego regionu. Zgodnie z umową jałtańską Berga znalazło się w strefie, która miała wejść w skład obszarów administrowanych przez Związek Radziecki. Przez okres trzech tygodni w mieście nie było żadnych sił okupacyjnych. Miejscowa ludność wykorzystała ten czas na dokładną penetrację bezpańskiej teraz budowy. W powojennych Niemczech brakowało materiałów budowlanych i każdy zaopatrywał się we wszystko, co mu się udało zdobyć.

Przybyłe oddziały rosyjskie przekazały istniejące jeszcze urządzenia pod kontrolę SMAD, radzieckiej administracji wojskowej, która na wschodzie Niemiec faktycznie przejmuje rządy. SMAD ustaliło należne świadczenia reparacyjne, ale zajmuje się również projektami odbudowy, które mają na celu odtworzenie infrastruktury cywilnej i przemysłowej. Postanowiono >>>

>>> więc o ponownym uruchomieniu produkcji paliw w znajdującym się w Zeitz zakładzie firmy Brabag i wszystkie znajdujące się jeszcze w Berga części zakładu przewieziono z powrotem na ich pierwotne miejsce.

Pod koniec 1946 roku puste już teraz sztolnie zostały wysadzone w powietrze. Detonacje wyrządziły w mieście Berga różne szkody, zniszczeniu uległy niektóre dachy i szyby okienne.

Pozostałości zakładu służą teraz młodzieży za miejsce przygód i zabaw, natomiast do baraków obozu więźniarskiego wprowadzają się przybysze z terenów wschodnich.

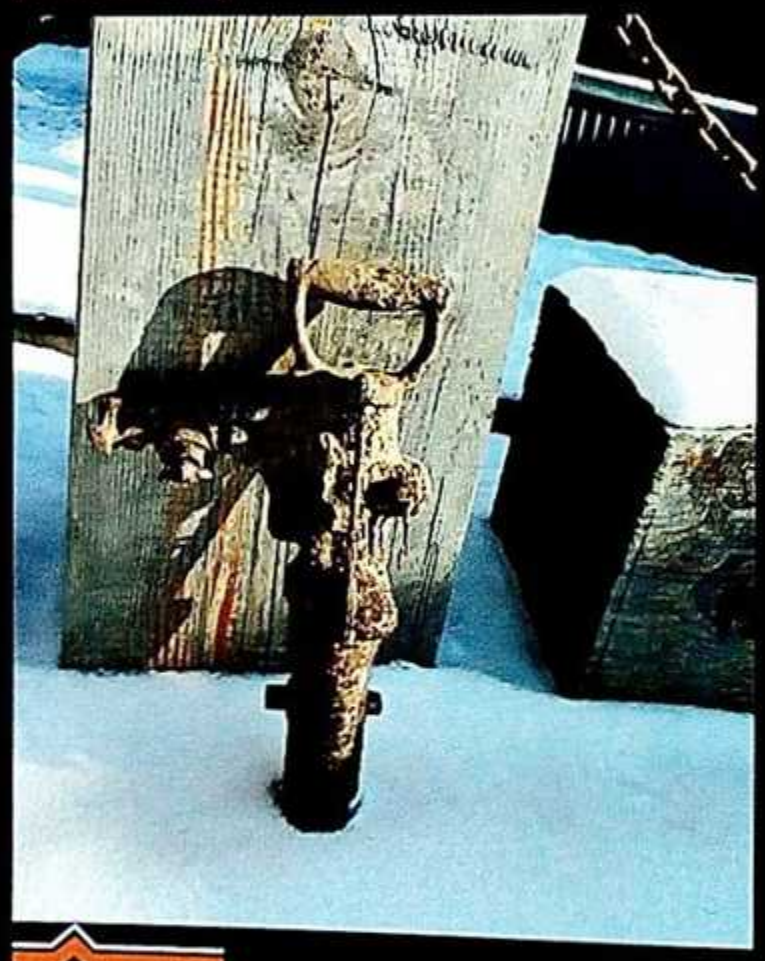
Trudne dziedzictwo

Do przełomu w 1989 roku projekt „Jaskółka V" popadał coraz bardziej w zapomnienie. Pamiątkowa tablica przy ulicy Kolejowej (Bahnhofstraße) przypomina wprawdzie o ofiarach faszyzmu, ale mało kto z młodszych osób zna historię podziemi w paśmie górskim znajdującym się po drugiej stronie Elstery.

Dopiero na początku lat 2000-nych Berga i „Jaskółka V" ponownie znajdują się w centrum uwagi opinii publicznej. Badacze-hobbyści chcą także tutaj zdobyć niepodważalny dowód na to, że słynna Bursztynowa Komnata została ukryta w wysadzonych sztolniach. Podczas poszukiwań wspomnienia starszych osób mieszają się z duża fantazją i życzeniowym myśleniem, które ostatecznie kończy się na kilku relacjach telewizyjnych z dość szeroko zakrojonymi próbami rekonstrukcji urządzeń, co z kolei siłą rzeczy jeszcze bardziej podsyca marzenia. Oczywiście, poza starymi szynami i resztkami wózków kopalnianych w pustych sztolniach niczego nie znaleziono. Ponieważ turystyka tropem skarbów jest coraz powszechniejsza, istniejące jeszcze ujścia sztolni, za wyjątkiem jednego, zostaną w końcu zamknięte.

Do dziś nie ma żadnej koncepcji lub konkretnych planów wykorzystania historycznego potencjału tego obiektu do celów turystycznych. Zbyt różne są bowiem stanowiska poszczególnych zainteresowanych osób. Obrońcy przyrody i miłośnicy nietoperzy najchętniej zamknęliby również ostatnie otwory w górze przed ludźmi, a politycznie „superpoprawni" politycy lokalni najchętniej wyparliby się jakichkolwiek wspomnień. A przecież właśnie w Berga historia przenoszenia zakładów pod ziemię widoczna jest jeszcze w wielu miejscach. Do dziś stoją niektóre wybudowane w 1944 roku baraki i budynki z kwaterami. Przyszłość pokaże, jak miastu uda się zmierzyć ze swoim dziedzictwem, które teraz reprezentuje część naszej historii. Wyparcie i zapomnienie nie zmienią przeszłości, zaś odpowiedzialne potraktowanie tych obiektów i ich zachowanie dla przyszłych pokoleń uczyni je bardziej zrozumialymi.

Znalezisko z wód Elstery poniżej budowy: hełm obrony przeciwlotniczej.



Resztki młota pneumatycznego, jakie były używane przez więźniów w sztolniach.

Chris Diener
Mieszka w Berga/Elster. Jest zapalonym lokalnym historykiem i od lat pracuje nad projektem Schwalbe i jego pozostałościami w swoim rodzinnym mieście.

ODKRYWCA®
SKARBY • WOJNA • HISTORIA

RELIKTE
DER GESCHICHTE
Das Magazin für Schatzsucher - Heimatforscher - Sondengänger
www.relikte-der-geschichte.de

Czasopisma
„Relikte der Geschichte"
i „Odkrywca"

tym artykułem rozpoczynają współpracę polegającą na wspólnych publikacjach oraz stałej wymianie informacji w sprawach poszukiwań.
Liczymy, że dzięki temu polski i niemiecki pasjonat historii uzyska wiele dodatkowych i wartościowych informacji.

ŹRÓDŁA
Zbiory Stowarzyszenia Kultury Lokalnej w Berga.
Zbiory autora.

Obóz jeniecki w Czersku powstał w odpowiedzi na sukcesy wojenne Cesarstwa Niemieckiego w 1914 roku. Przebywało w nim tysiące więźniów. Odwiedziły go też całe rzesze poszukiwaczy. Mimo to wciąż skrywa przed nami niejedną tajemnicę...

30 sierpnia 1914 roku był ważną datą w historii Starego Kontynentu. Tego dnia stało się jasne, że budząca grozę ofensywa rosyjska, mierząca prosto w serce Rzeszy Niemieckiej, załamała się, a niemal cała 2 Armia pod dowództwem generała Aleksandra Wasiliewicza Samsonowa uległa zniszczeniu. Bitwa zwana przez Rosjan bitwą pod Soldau, okrzyknięta przez niemiecką propagandę „drugą bitwą pod Tannenbergiem", przyniosła zwycięzcom przejęcie inicjatywy na froncie wschodnim wojny, do której jakiś czas potem przylgnęło miano światowej. Wielkie zwycięstwo oznaczało wielkie łupy wojenne. Podobno samych zdobytych koni było tyle, że aby je przewieźć, potrzebnych było kilkadziesiąt

KRIEGSGEFANGENENLAGER CZERSK

OLAF POPKIEWICZ

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

pociągów. Kolej niemiecka uginała się także pod ciężarem około pięciuset dział oddanych przez kapitulującą rosyjską 2 Armię. Obłożenie jedynego w tamtym czasie dostępnego środka masowej lokomocji zwiększyło prawie sto tysięcy wziętych do niewoli poddanych cara. Dla kogo zwycięska bitwa mogła stać się utrapieniem? Z pewnością dla generała Emila Friedricha z Unterkunftsdepartment, który w błyskawicznym czasie zmuszony był przygotować obozy jenieckie zdolne pomieścić dziewięćdziesiąt dwa tysiące ludzi.

„Deutsche Wirtschaft"

Tak powstały obóz jeniecki w Tucholi i niedługo później w Czersku. Budowane w pośpiechu rękami wziętych do niewoli Rosjan. Owym obozom daleko było do propagowanego w tamtym czasie „niemieckiego porządku". Molochy, które miały pomieścić po kilkadziesiąt tysięcy jeńców, zasłynęły z tragicznych warunków bytowych, stając się prawdziwymi pomnikami maksymy „Vae victis". Przybyli do Czerska jeńcy wzięci w bitwie pod Tannenbergiem, w obliczu nadchodzącej zimy, zdani byli na samych siebie. Własnymi rękami wznosili ziemianki i baraki, aby jakoś przetrwać nadchodzące mrozy. Wielu z nich nie dotrwało do wiosny. Żołnierz rosyjskiej armii Stanisław Stabno relacjonował: „Tuż po przybyciu do obozu ludzie padali jak muchy. Trupy grzebaliśmy w ziemi, w miejscu w którym miał powstać cmentarz"[1]. Wybuchające co chwila epidemie gruźlicy układu oddechowego oraz innych organów, zapalenia płuc, duru (tyfusu) plamistego i brzusznego, ospy, cholery azjatyckiej, tężca, febry czerwonki oraz grypy tzw. hiszpanki zbierały w Czersku czarne żniwo, pochłaniając kilkadziesiąt ludzkich istnień dziennie. Na tle pozostałych obozów jenieckich, w ponurym rankingu śmiertelności jeńców, Kriegsgefangenenlager Czersk znajdował się w ścisłej czołówce, osiągając zastraszający wynik 25% jeńców. Całości dopełniał stosunek nadzorców do przetrzymywanych, który używając eufemizmów określić można jako „surowy".

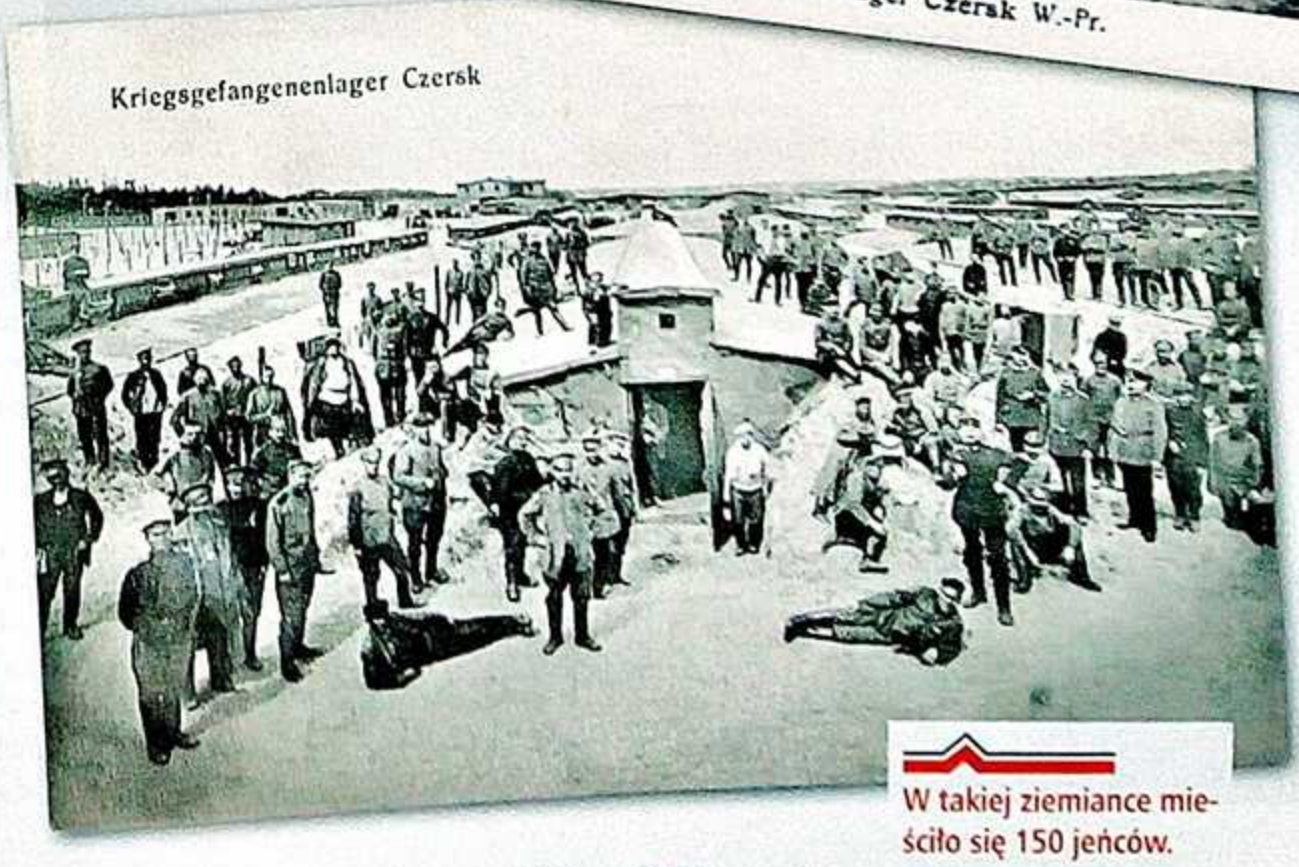
Przez obóz przewinęło się wiele narodowości, z których najliczniej występowali poddani cara. Pośród nich znajdowało się sporo Polaków. Dobitnie podkreśla to relacja legionisty Stanisława Gilowskiego: „W listopadzie 1916 roku nadszedł rozkaz z Gdańska, żeby cały obóz z Bytowa przenieść do Czerska. Więc jazda do Czerska, tutaj nowe katusze w norach podziemnych, w których setki Polaków pomarło"[2]. Za drutami obozu przetrzymywani byli także Rumuni, Serbowie, Włosi, Anglicy, Francuzi, Portugalczycy oraz Belgowie.

Ślad po prawosławnych jeńcach rosyjskich.

Z wizytą w Czersku

Bogatszy o tę wiedzę odwiedziłem z kamerą i wykrywaczem tereny dawnego obozu jenieckiego w Czersku. Sposobność do odwiedzin dał mi pasjonat odkrywania historii – Piotr Szulc, który od lat interesuje się terenami położonymi nieopodal wsi Łukowo, gromadząc pamiątki po jeńcach Mannschaftslager Czersk. Posiadając pozwolenia na legalne prowadzenie >>>

Baraki strażników na terenie obozu jenieckiego w Czersku.



W takiej ziemiance mieściło się 150 jeńców.

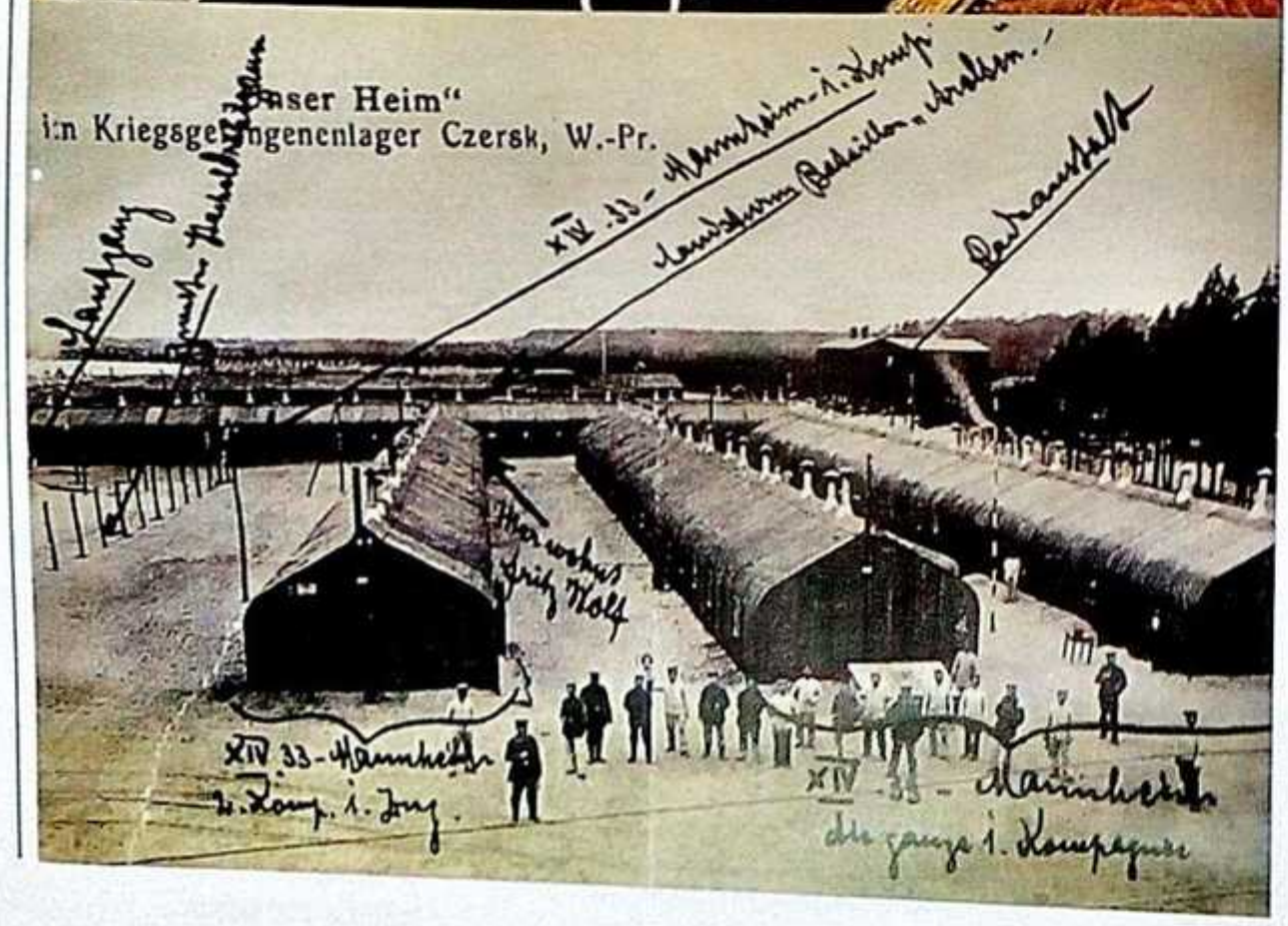
fot. Olaf Popkiewicz, ze zbiorów Piotra Szulca

>>> poszukiwań z wykrywaczem metali przez wiele lat przemierzał olbrzymi obszar, na którym niegdyś rozpościerał się obóz jeniecki. Zgromadzona w ten sposób kolekcja stała się podstawą do ekspozycji, którą dzięki gościnności burmistrza Czarnej Wody podziwiać można w izbach Wystawy Przyrody Borów Tucholskich i Doliny Rzeki Wdy. Korzystając z zaproszenia Piotra, mogliśmy bliżej zapoznać się z historią obozu.

Obóz jeniecki w Czersku doczekał się serii pocztówek, uwieczniających równe rzędy baraków i półziemianek, otoczonych drutami kolczastymi. Na owych zdjęciach pozują głównie wachmani, choć zdarzają się zbiorowe zdjęcia grup jeńców (głównie rosyjskich). Do dziś nie odnaleziono planu całego założenia obozowego, który zapewne czeka na swego odkrywcę w przepastnych archiwach niemieckich. Próba posłużenia się wynikami ogólnodostępnych map, sporządzonych techniką skaningu laserowego, doprowadziła zainteresowanych tematem obozu w Czersku archeologów z Instytutu Archeologii i Etnologii PAN

Ekspozycję jenieckich pamiątek można podziwiać w nieodległej Czarnej Wodzie.

Kartka pocztowa, na której uwiecznione zostały baraki dla strażników. Podpisy pochodzą z epoki.



do wyciągnięcia wyjątkowo mało precyzyjnych wniosków. Zemściło się bazowanie na jednej tylko metodzie badawczej, w tym przypadku interpretacji obrazów wykonanych w technice LIDAR. Ujawniła ona tylko tę część założenia obozowego, jaka znajdowała się w terenie mało przekształconym intensywną gospodarką rolną, a mówiąc po ludzku – nie przeorywaną rokrocznie przez rolników. Szumne oświadczenie zespołu badawczego Państwowej Akademii Nauk o „poznaniu rozplanowania niemieckiego obozu jenieckiego" mijało się z prawdą i ograniczało się do wyróżnienia około setki obiektów, które interpretować można jako relikty budynków pochodzących z czasów użytkowania obozu. Już pierwszy rzut oka na zaproponowaną planigrafię wystarczył, żeby domyślać się, że moi szanowni koledzy poszli po linii najmniejszego oporu. Dowód na poparcie tej tezy odnalazłem stosunkowo szybko, z zasobów cyfrowych Królewskiej Biblioteki w Kopenhadze wyciągając skan raportu duńskiego Czerwonego Krzyża, który 16 października 1915 roku wizytował obóz w Czersku.

Obozowe życie

Te półtorej stronicy tekstu jest obecnie najbardziej wiarygodnym i najprecyzyjniejszym dostępnym źródłem do poznania obozu w pierwszym roku jego użytkowania. Z raportu tego wynika, że w momencie wizytacji był on w stanie pomieścić około 25 tysięcy jeńców i podzielony był na cztery sektory. Komisja została poinformowana o planowanej rozbudowie obozu o dwa kolejne sektory[3], z których każdy pomieścić miał po pięć tysięcy jeńców. Podobozy o numerach III i IV składały się z około setki obiektów półziemiankowych zdolnych pomieścić po 150 ludzi. Owe półziemianki ogrzewały murowane piece. Jeńcy spali tam na wypełnionych słomą materacach, przydziałowo posiadając po dwa koce. Podobóz II składał się z 50 obiektów półziemiankowych podobnych do tych z opisywanych wyżej, ponadto stało tam

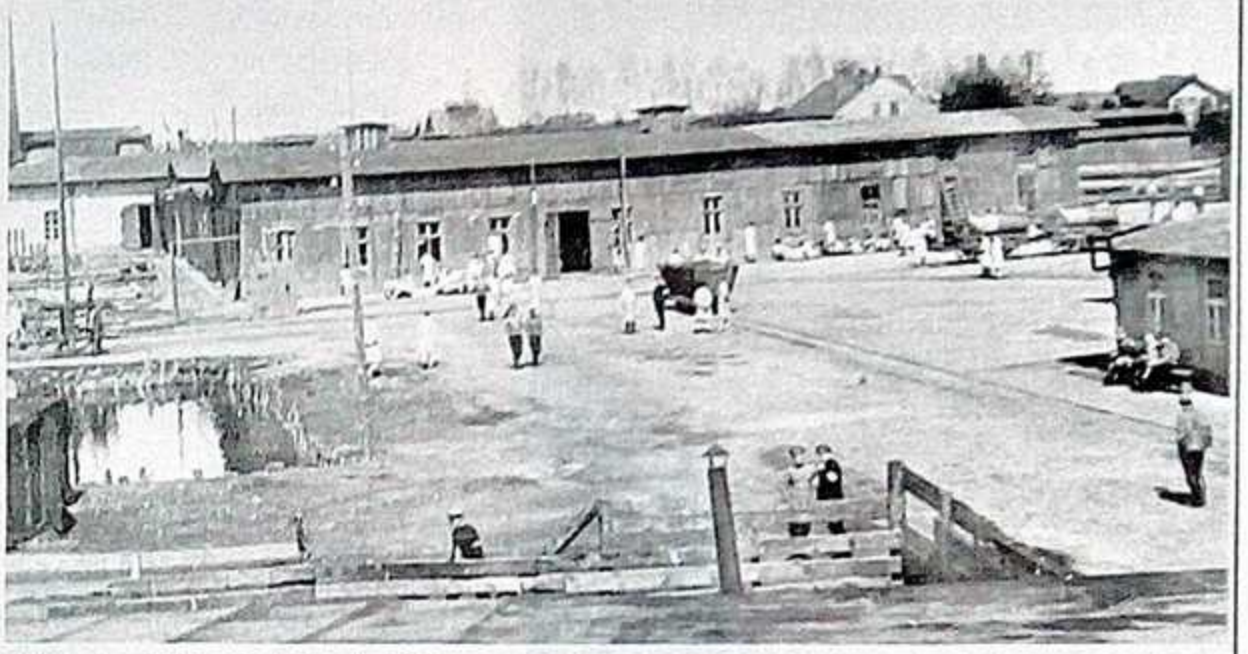
jeszcze 17 namiotów, z których korzystano w sezonie letnim. Na terenie tego podobozu znajdował się obiekt kąpielowy oraz sektory służące izolacji nowo przybyłych jeńców. Inspektorzy otrzymali zapewnienie wybudowania kolejnych czterech obiektów kąpielowych. W podobozie I znajdowały się duże drewniane baraki, mieszczące po 450 jeńców oraz 40 obiektów półziemiankowych, w których znajdowały się takie udogodnienia jak bieżąca woda czy oświetlenie elektryczne. Każda półziemianka posiadała swego komendanta oraz tłumacza. Mieszkańcy obozu narzekali na wyżywienie i złe traktowanie. Jeńcy wykonujący prace obozowe byli wynagradzani. Najlepiej zarabiali kucharze, którzy za swe usługi otrzymywali po 70 fenigów dziennie. Dniówka szewca wynosiła 60 fenigów. Jeńcy zatrudnieni przy rozbudowie obozu zarabiali po 10 fenigów dziennie [w tamtym czasie średnia płaca robotnika w Niemczech wynosiła ponad 5 marek dziennie – przyp. autora[4]]. Życie każdego z podobozów koncentrowało się przy położonych między barakami kotłach, w których gotowano wodę na herbatę, czy do kąpieli. Więźniowie wnioskowali o zwiększenie ilości takich kotłów. Na terenie obozu w Czersku znajdowały się dwa lazarety. Inspektorzy Czerwonego Krzyża w pierwszym z nich zastali 429 chorych, z czego 200 cierpiało na urazy wymagające interwencji chirurga, natomiast ponad połowę hospitalizowanych stanowili chorzy na gruźlicę. W drugim lazarecie w momencie wizytacji leczonych było 412 jeńców.

Trzeci lazaret położony był w samym Czersku, w starym budynku fabrycznym. Inspektorzy zastali w nim 1539 Rosjan, którzy ciężko ranni zostali wzięci do niewoli, z tego powodu śmiertelność w tym lazarecie sięgała 10% hospitalizowanych. W owym szpitalu pracowało siedmiu niemieckich i siedmiu rosyjskich lekarzy. Rosjanie narzekali na protekcjonalne traktowanie ich przez niemieckich kolegów po fachu, które sprowadzało rolę tych ostatnich do lekarzy pomocniczych.

Stan obecny

Reasumując: 30 hektarów powierzchni, grubo ponad dwieście budynków przeznaczonych jako lokum dla jeńców, cztery podobozy zdolne pomieścić 25 tysięcy ludzi i w perspektywie budowa dwóch kolejnych podobozów. Koszary >>>

W położonym poza terenem obozu tartaku zatrudniani byli więźniowie, którzy za swą pracę otrzymywali stawki pięćdziesięciokrotnie niższe niż Niemcy.



Wnętrze półziemianki jenieckiej.

Wnętrze baraku jenieckiego niewiadomego przeznaczenia – świetnie widoczny murowany piec.

.... 30 HEKTARÓW POWIERZCHNI, PONAD DWIEŚCIE BUDYNKÓW, CZTERY PODOBOZY ZDOLNE POMIEŚCIĆ 25 TYSIĘCY LUDZI

>>> strażników, lazarety, łaźnie, pompy, kuchnie, kantyny, zakłady szewskie. Prawdziwe miasto o populacji czterokrotnie przewyższającej zaludnienie ówczesnego Czerska. Co z tego pozostało?

Na zachodnim skraju miasta rozpościera się cmentarz żołnierzy rosyjskich. Równe rzędy krzyży, a w centralnym punkcie estetyczny pomnik, zaprojektowany przez architekta Jana Trzcińskiego, upamiętnia zmarłych z chorób i wycieńczenia Rosjan. Reszty trzeba się domyślać. Kiedy kilkadziesiąt lat temu po raz pierwszy odwiedziłem teren obozu, miałem sposobność rozmowy ze starszą panią, której ojciec pracował przy rozbiórce baraków. Ze względu na zagrożenie epidemią rozbierano tylko dachy, reszta była palona, zaś zagłębienia po obiektach półziemiankowych zakopywano. Z tego też powodu duża część obiektów infrastruktury obozowej jest obecnie niewidoczna nawet na mapach wykonanych dzięki zastosowaniu techniki cieniowania ISOK wysokiej rozdzielczości. Dopiero eksploracja za pomocą wykrywaczy metali zaczęła ujawniać, w pozornie pustych strefach, ślady niewidocznych już półziemianek i baraków w postaci gruzowisk po piecach ogrzewających owe drewniane budynki. Ślady takie zaczynały być czytelne na głębokości metra poniżej obecnego poziomu gruntu,

Najbardziej charakterystyczny guzik Wielkiej Wojny.

Guziki stanowią najpopularniejszą „znajdkę" na terenie czerskiego obozu.

jako warstwa metrowej miąższości, złożona z pokruszonych cegieł, przemieszanych z puszkami po konserwach i rzeczami osobistymi jeńców. Na przyległym do terenu cmentarza pastwisku znajdowały się baraki, których nasypy nie są widoczne na zdjęciach opracowanych metodą skaningu laserowego. Jeśli jednak będąc na miejscu, rzucić okiem na pozornie płaskie pole, można zauważyć układające się na osi północ-południe kilkudziesięciometrowej długości, ledwie czytelne wyniesienia, którym towarzyszą położone przy ich krawędziach (czyli pod oknami baraków) śmietniki kryjące przedmioty ewidentnie związane z czasami użytkowania obozu. Na południowo-zachodnim skraju Mannschaftlager Czersk widoczne są ślady po bocznicy kolejowej, na której wyładowywano wziętych do niewoli nieszczęśników.

Eksplorację czas zacząć!

Obóz od dziesięcioleci jest eksplorowany przez całe rzesze poszukiwaczy, przez co dosłownie wszędzie, obok mniej lub bardziej zasypanych wkopów, walają się niechciane „znajdki" w postaci przerdzewiałych puszek,

fot. Olaf Popkiewicz, ze zbiorów Piotra Szulca

manierek czy elementów konstrukcyjnych budowli obozowych. Zabierając się do realizacji programu, zdawałem sobie sprawę z faktu, że wchodzę na teren mocno przeszukany. Jedyną słuszną metodą wydawało się namierzenie głębokich anomalii elektromagnetycznych, znajdujących się poza zasięgiem wykrywaczy „monetkowych". Próby użycia wykrywacza ramowego zakończyły się fiaskiem ze względu na obfite występowanie zalegających pod ściółką dużych przedmiotów żelaznych, takich jak drzwiczki pieców czy elementy konstrukcyjne baraków, które mocno utrudniały pracę. Strzałem w dziesiątkę okazało się użycie starego, dobrego „smętka", uzbrojonego w największą dostępną cewkę o średnicy 37 centymetrów. Mając spore doświadczenie w interpretacji odczytów wykrywacza tego typu, eksplorowałem tylko anomalie znajdujące się na progu zasięgu, przy jednoczesnym ustawieniu dosyć silnej dyskryminacji. W ten sposób namierzałem tylko głęboko zasypane skupienia przedmiotów metalowych, czyli mówiąc wprost – śmietniki obozowe. W jednym z sektorów obozu natrafiliśmy na relikty po nadzorcach: guziki, trzy niemieckie klamry M 1895 oraz klamrę M 1915, a także znak tożsamości Hansa Schimriek ze zdwojonego plutonu telefonicznego (Fernsprech Doppelzug). Znaleziska łusek wskazują, że obozowi wachmani uzbrojeni byli między innymi w mocno już podówczas trącące myszką Mausery M 1871. W czeluściach zasypanej półziemianki, kryjących zawalisko pieca, natrafiliśmy na francuską manierkę model 1877, zalegającą pośród setek przerdzewiałych puszek. Ślady po jeńcach francuskich rzadko zdarzały się w Czersku (na cmentarzu jenieckim w Czersku pochowano 49 żołnierzy francuskich, co w porównaniu z 3700 pogrzebanymi tam Rosjanami może świadczyć o nikłym udziale Francuzów w jenieckich strukturach obozu). Z innego śmietnika „wyskoczyły" współegzystujące ze sobą guziki brytyjskie, rosyjskie, a także nakładka z niemieckiej klamry wojskowej M 1895. Obracając w dłoni skorodowany guzik wojsk Wspólnoty Brytyjskiej, natychmiast przypomniałem sobie relację o przeprowadzonej na terenie obozu w Czersku ekshumacji sześćdziesięciu czterech poddanych korony brytyjskiej, do której doszło w latach dwudziestych ubiegłego wieku. Wspominał o niej współczesny wydarzeniom artykuł prasowy: „Bawiąca w Czersku, komisja angielska zajmująca się wygrzebywaniem trupów angielskich jeńców wojennych [Commonwealth War Graves Commission przeprowadziła tę ekshumację w dniach 15–19 września 1925 roku – przyp. autora], uczyniła straszne i zgrozą przejmujące spostrzeżenie. Oto u przeszło 20 spośród 64 wydobytych trupów stwierdzono rozbite czaszki za pomocą tępego narzędzia"[5].

Niemieckie klamry wydobyte podczas realizacji programu Poszukiwacze Historii.

Podczas dwudniowej eksploracji nie odnaleźliśmy żadnego przedmiotu, który można ewidentnie powiązać z jeńcami rumuńskimi. Szkoda, bo obok Rosjan to właśnie oni stanowili najliczniejszą grupę przetrzymywanych w Kriegsgefangenenlager Czersk.

Według oficjalnych danych w obozie w Czersku śmierć miało ponieść około 1100 Rumunów, choć dane te wydają się być sporo zaniżone. W zbiorach Piotra Szulca znajduje się duża liczba pamiątek po żołnierzach, którzy w latach 1916–1917 starli się z oddziałami niemiecko-austriackimi w Siedmiogrodzie, a potem zmuszeni zostali do rozpaczliwej obrony własnej ojczyzny. Najbardziej charakterystyczne są rumuńskie wojskowe znaki tożsamości. Całkowicie różnią się od znanych nam żetonów, w swym kształcie nawiązując do zdwojonego krzyża, nazywanego także „krzyżem rumuńskim"[6]. O tragicznych losach więzionych w czerskim obozie rumuńskich żołnierzy świadczy notatka prasowa z 1925 roku, przytaczająca relację jednego z mieszkańców Czerska: „(...) Najgorzej powiodło się jeńcom rumuńskim, których pewnego dnia w liczbie 4000 przywieziono do obozu. Pomimo że obóz był w połowie pusty, rzekomo dla nich nie znaleziono miejsca. Było to zimą, śnieg i mróz utrudniały marsze, a jeńcy byli lekko ubrani. Następnego dnia jednak zapędzono ich do Tucholi. I tam nie było miejsca, a więc dalej do Czarnego (Hammerstein), a potem do Bytowa; w końcu odtransportowano ich z powrotem do Czerska. Gdy otwarto wagony napełnione jeńcami, przedstawił się oczom okropny widok – wśród setek trupów zaledwie kilku żywych wyszło z tej udręki (...)"[7]. Jakkolwiek wiarygodna byłaby ta relacja, stanowi z pewnością reminiscencję szczególnie okrutnego traktowania Rumunów w czerskim obozie, zakorzenioną w świadomości świadków tamtych wydarzeń.

Dosyć powszechnym znaleziskiem z terenu obozu są >>>

>>> jenieckie znaki tożsamości pochodzące z wspomnianego w cytowanej wyżej relacji obozu w Czarnem (Hammerstein). Są one z pewnością świadectwem relegowania grup jeńców z największego obozu jenieckiego tamtych czasów[8] do Czerska.

Jak na złość w trakcie realizacji programu nie udało się nam znaleźć żadnej klamry armii carskiej. W przygotowanej przez Piotra ekspozycji muzealnej dumnie prezentują się wydobyte na terenie obozu „priażki" niemal wszystkich rodzajów broni armii Imperium Romanowów. Liczną grupę zabytków stanowią rosyjskie dewocjonalia, takie jak ikony podróżne czy prawosławne krzyżyki. Najbardziej fascynujące są przejawy sztuki obozowej, wśród których wyróżnia się misternie ozdobiona inskrypcjami i rysunkami aluminiowa manierka armii rosyjskiej wz. 1899, stanowiąca pamiątkę wzięcia do niewoli 15 kwietnia 1915 roku. Uwięzieni za drutami kolczastymi ludzie próbowali zapomnieć o okrutnych warunkach, w jakich przyszło im przebywać, oddając się rozmaitym zajęciom. Mimo głodowych stawek proponowanych przez Niemców gremialnie zgłaszali się do rozmaitych robót poza terenem obozu. Według raportu Czerwonego Krzyża z kwietnia 1916 roku w obozie o powierzchni 30 hektarów zastano w trakcie wizytacji około trzech tysięcy jeńców, co według mojej oceny stanowiło zaledwie 10% jego „pensjonariuszy". Reszta w tym czasie zatrudniona była w zastępstwie Niemców, których stopniowo pochłaniały fronty Wielkiej Wojny. Niewiele wiadomo o tych komandach pracy. Często oddalone były one od obozu o kilkadziesiąt kilometrów, jak na przykład Plewno pod Świeciem czy Tczew. Z pewnością jednak większość jeńców zatrudnionych było w bezpośredniej bliskości obozu, tak aby po skończonej pracy pieszo wrócić na nocleg do swych baraków.

Piotr Szulc – tropiciel tajemnic Kriegsgefangenenlager Czersk.

Wrośnięty w korzeń rumuński znak tożsamości.

Obóz w Czersku dzięki swym rozmiarom i specyfice położenia jeszcze długo będzie zaskakiwał różnorodnością znalezisk, których interpretacja z pewnością rzuci nowe światło na mało poznaną historię tego strasznego miejsca.

Artykuł ten dedykuję Piotrowi Szulcowi, niestrudzonemu tropicielowi tajemnic obozu w Czersku. Jego zapał stał się natchnieniem dla historyków, archeologów i dziennikarzy, którzy w ciągu ostatnich lat zajmowali się problematyką tego obozu i choć większości z nich trudno się jest do tego przyznać, to bez Piotra tkwiliby w miejscu po dziś dzień.

Olaf Popkiewicz
Poszukiwacz, który został archeologiem, redaktor i prowadzący program Poszukiwacze Historii.

PRZYPISY

[1] Z. Karpus, „Obozy jeńców wojennych z państw Ententy na ziemiach polskich pod panowaniem pruskim", [w:] „Społeczeństwo polskie na ziemiach pod panowaniem pruskim w okresie I wojny światowej", pod red. M. Wojciechowskiego, Toruń 1996, s. 155; J. Milewski, „O zapomnianym cmentarzu jeńców rosyjskich z I wojny światowej w Czersku", „Jantarowe Szlaki", 1975, s. 51.

[2] S. Giłowski, „W barakach Bytowa i Czerska", [w:] „Za kratami więzień i drutami obozów. Wspomnienia i notatki więźniów ideowych z lat 1914-1921", t. II, Warszawa 1928, s. 118-119.

[3] Według informacji Międzynarodowego Czerwonego Krzyża pochodzących z wizytacji komisji 19 kwietnia 1916 roku czerski obóz zajmował powierzchnię 300 hektarów i składał się z pięciu sektorów, co oznaczać by mogło, że w niecały rok po pierwszej wizytacji obóz rozrósł się o jeden z dwóch planowanych w 1915 roku sektorów.

[4] A. Maylander, „Wages in Germany", Monthly Review of the U.S. Bureau of Labor Statistics, Vol. 5, No. 6 (December, 1917), pp. 40-50.

[5] Słowo Pomorskie, 1925.09.23, R. 5, nr 220.

[6] Krzyż ten, wcześniej w Rumunii rzadko stosowany, stał się symbolem heraldycznym wprowadzonym na szerszą skalę w 1864 roku przez księcia Rumunii Aleksandra Jana Cuza poprzez ustanowienie przez niego odznaczenia tym krzyżem ozdobionego, które w 1881 roku nazwane zostało Orderem Gwiazdy Rumunii.

[7] Słowo Pomorskie, 1925.10.07, R. 5, nr 232.

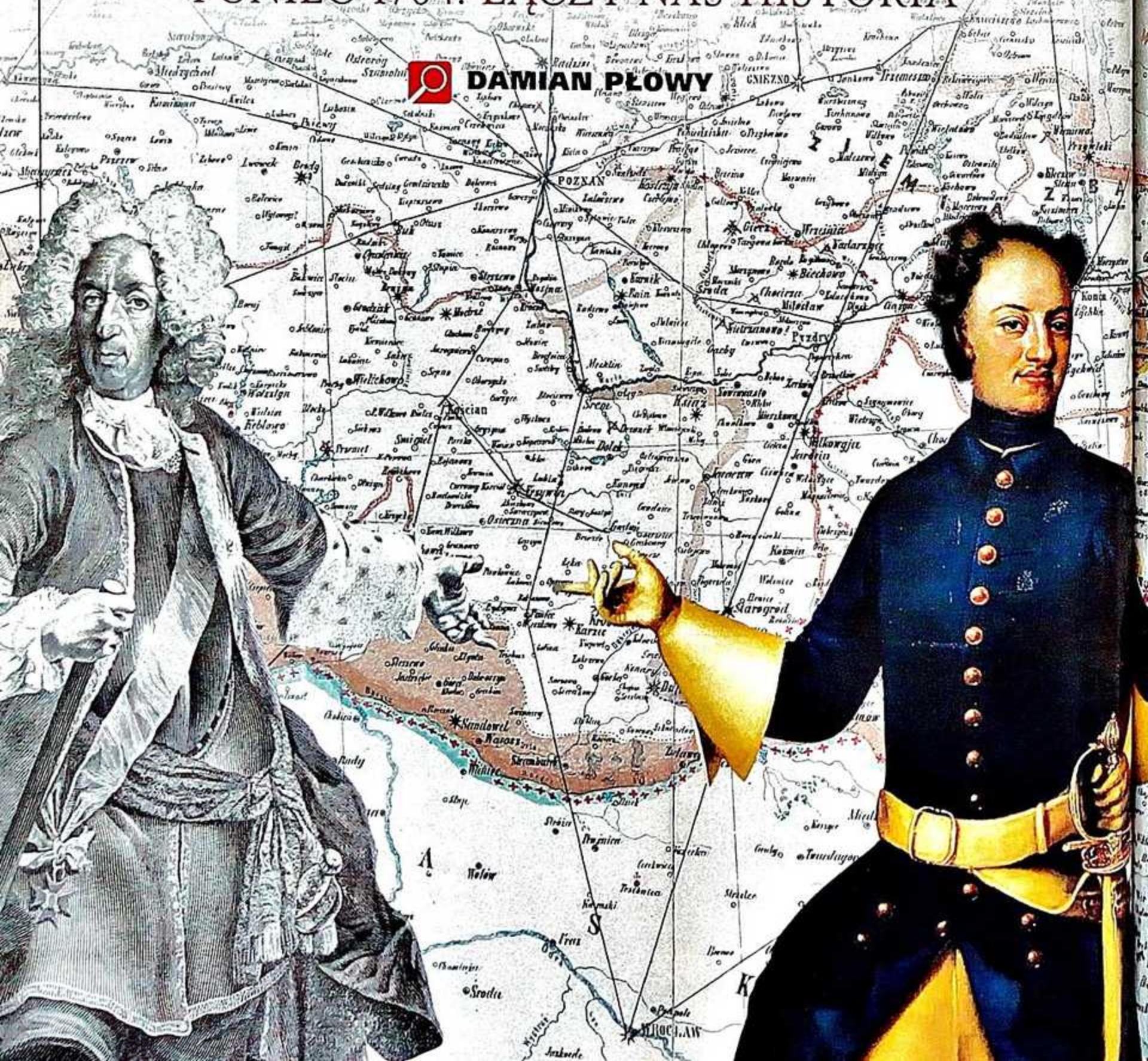
[8] W raporcie duńskiego Czerwonego Krzyża z 14 października 1915 roku Mannschaftlager Hammerstein opisany jest jako największy niemiecki obóz dla jeńców rosyjskich, w którym ma być przetrzymywanych około 62 tysięcy ludzi.

fot. Olaf Popkiewicz, ze zbiorów Piotra Szulca

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

CZY MOŻNA ZADOWOLIĆ WSZYSTKICH?

CZYLI JAK ZORGANIZOWAĆ BADANIA TERENOWE NA PRZYKŁADZIE PROJEKTU: PONIEC 1704. ŁĄCZY NAS HISTORIA



Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

Na południu Wielkopolski dzieją się rzeczy niezwykłe. Odkrywając przeszłość regionu, łączy się środowiska, wzbogaca naukę, integruje społeczność lokalną. A jakby tego było mało – chętnych na „produkt eksportowy" Ponieca przybywa w ościennych gminach.

Kontekst historyczny

Bitwa pod Poniecem została rozegrana podczas Wielkiej Wojny Północnej, która toczyła się w latach 1700–1721. Głównymi stronami konfliktu były Saksonia, Szwecja i Rosja. W sojuszu z Rosją walczył władca Saksonii, a zarazem król Polski, August II Mocny. Tym samym wciągnął Rzeczpospolitą do wojny, co spowodowało, że obszar tego kraju stał się terenem działań wojennych dla wojsk saskich, szwedzkich, rosyjskich i polskich. W 1704 roku rozgrywały się intensywne działania wojenne, a jednym z ważniejszych frontów był obszar Wielkopolski i jej południowe rubieże. Bitwa pod Poniecem była istotnym wydarzeniem kampanii jesiennej króla szwedzkiego Karola XII. Szwedzi ścigali wojska saskie pod dowództwem generała Joanna Mathiasa von der Schulenburga wycofujące się spod Warszawy na zachód do Saksonii. Trasa pościgu wojsk szwedzkich za saskimi prowadziła m.in. przez Kalisz, Krotoszyn, Kobylin, Krobię. W późnych godzinach popołudniowych 7 listopada Sasi, którzy właśnie minęli Poniec, zauważyli zbliżającą się pogoń szwedzką. Generał Schulenburg, zdając sobie sprawę, że nie ujdzie pogoni, musiał przyjąć bitwę. Dane dotyczące liczebności stron biorących udział w bitwie źródła określają następująco – wojsko saskie: piechota – ok. 4500–5000 żołnierzy, jazda – 900–1100 kawalerzystów i 9 dział, dowódca – generał Joann Mathias von der Schulenburg. Siły szwedzkie: kawaleria – ok. 2600–2800 jeźdźców, dowódca – król Szwecji Karol XII.

Oddziały saskie zajęły pozycje obronne w Janiszewie. Kawaleria szwedzka znajdowała się na wysokości tzw. „szwedzkiej górki" – charakterystycznego kurhanu nazwanego tak przez miejscowych. Szwedzi zdecydowali się na atak, mimo trudnego terenu pokrytego licznymi rowami, krzakami, który o tej porze roku był grząski. W wyniku szarży kawaleryjskiej Szwedom udało się zmusić do ucieczki saską jazdę znajdującą się na skrzydłach. Sasi znaleźli się w niebezpiecznej sytuacji – groziło im okrążenie. Schulenburg nakazał opuszczenie dotychczasowych pozycji i uformowanie czworoboku na polach za Miechcinem w kierunku Moraczewa i Pomykowa. Dodatkową osłoną czworoboku wojsk saskich był rów. Mimo zapadających ciemności, Szwedzi kilkakrotnie podejmowali ataki na pozycje wroga. Wszystkie zakończyły się niepowodzeniem. Około godziny 19.00 Karol XII wydał rozkaz zaprzestania walk. Mimo skutecznego odparcia szwedzkich ataków, sytuacja wojsk saskich nadal była trudna. Pod rozkazy Karola XII przybyły nowe oddziały. Istniała obawa, że z nastaniem świtu Szwedzi wznowią ataki. W tej sytuacji Sasi o świcie 8 listopada wycofali się w kierunku Góry Śląskiej i przekroczyli Odrę. Szwedzi wyruszyli w pościg. Straty w bitwie wojska Karola XII wyniosły ok. 550–650 rannych i zabitych, a saskie oscylowały w granicach 500–600 rannych i zabitych.

Do zapoznania się z projektem Poniec 1704 – łączy nas historia zapraszają głównodowodzący w bitwie z 1704 roku: Joann Mathias von der Schulenburg (z lewej; Giovanni Marco Pitteri, Francesco Carlo Rusca, XVIII w.) oraz Karol XII (z prawej; J. H. Wedekindt, 1719 rok).

Mała wielka bitwa?

Wielka Wojna Północna z pewnością nie jest tak medialnym tematem, jak wojny napoleońskie, czy II wojna światowa. O ile niemal każdy bez większego problemu wymieniłby kilka największych bitew II wojny światowej, o tyle w przypadku Wielkiej Wojny Północnej sprawa nie jest taka oczywista. Wiedza na temat tego konfliktu nie jest tak powszechna i jest raczej domeną historyków oraz pasjonatów epoki. Miało to również przełożenie na świadomość historyczną mieszkańców gminy Poniec, których przed 2013 rokiem próżno byłoby prosić o podanie informacji na temat bitwy, która rozegrała się u bram miasta. Sytuacja powoli zaczęła zmieniać się od 2013 roku. Wówczas pojawiła się pierwsza monografia poświęcona kompanii oraz bitwie, które wieńczyły wielkotygodniowe zmagania jesienią 1704 roku[1]. Ta okoliczność wykorzystana została przez władze gminy Poniec, które postanowiły wypromować aspekty związane ze swoją lokalną historią. Jesienią, jeszcze tego samego roku, powstała ścieżka rowerowo-turystyczna wiodąca przez pole bitwy, a przy tzw. „szwedzkiej górce" ustawiono tablicę informacyjną, na której znalazły się mapy przedstawiające poszczególne fazy bitwy pod Poniecem oraz podstawowe ustalenia dotyczące jej przebiegu. Te działania były początkiem budowania odpowiedniego klimatu wokół tej bitwy, wokół zagadnień związanych z animacją lokalnej społeczności i oparciu promocji miasta na historii regionu. W dalszych latach (tj. 2014–2016) odbył się szereg wykładów i prelekcji dotyczących tytułowego zagadnienia, skierowanych przede wszystkim >>>

>>> do mieszkańców powiatu gostyńskiego. Telewizja Leszno przy współpracy z gminą Poniec nakręciła półgodzinny film dokumentalny poświęcony tej bitwie. Publikowane były także kolejne teksty dotykające tematyki Wielkiej Wojny Północnej w tym regionie[2]. Jedna z nich została przetłumaczona na język angielski i wydana w Stanach Zjednoczonych w kompendium poświęconym wojnie z lat 1700–1721[3]. W czerwcu 2016 roku odbył się konkurs internetowy mający na celu sprawdzenie wiedzy mieszkańców gminy na temat bitwy ponieckiej pt. „Poniecka bitwa na wiedzę". W organizację tego konkursu zaangażowały się władze gminy Poniec oraz Gminne Centrum Kultury w Poniecu. Jednym z fundatorów nagród dla uczestników była Ambasada Szwecji w Warszawie, a także Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

Warto nadmienić, że Poniec jest małym miasteczkiem liczącym niespełna 3000 mieszkańców. Być może w tym kontekście opisane wyżej działania propagujące lokalną historię nabiorą innego znaczenia. Być może w fakcie, że Poniec nie jest ogromną metropolią, tkwi połowa sukcesu organizacyjnego. Być może dlatego mała inicjatywa urosła tutaj do rangi cyklicznego wydarzenia, podczas gdy w większym mieście mała inicjatywa byłaby ciągle „małą" inicjatywą. Jakkolwiek byśmy na to nie spojrzeli, pamiętać jednak musimy, że nie udałoby się niczego osiągnąć, gdyby nie odpowiedni ludzie, którym po prostu chciało się coś zrobić, którzy wierzą w to, co robią, i którzy dodatkowo motywują się, widząc, że z roku na rok przynosi to coraz lepsze efekty. Takim wymiernym efektem była niewątpliwie gostyńska „Noc Muzeów" w 2018 roku, kiedy po raz pierwszy zaprezentowano mieszkańcom powiatu gostyńskiego znaleziska związane z bitwą pod Poniecem. Podczas tej nocy wystawę zobaczyło ponad tysiąc zwiedzających.

Jednak co szczególnie cieszy, prezentowana ekspozycja nie była „anonimowa". Zwiedzającym nie trzeba było dodatkowo tłumaczyć, o jaką bitwę chodzi – mieszkańcy spoza Ponieca byli świadomi prowadzonych cyklicznie prac terenowych i zaskoczeni tym, ile jeszcze ziemia skrywa. Czy zatem działania podjęte przed pierwszą edycją prac terenowych w 2016 roku przyniosły efekt? Zdecydowanie tak! Czy idea prac terenowych została przyjęta i zyskała społeczną akceptację? Zdecydowanie tak! Czy dzięki temu udało się (przynajmniej w tym regionie) zbudować pozytywny klimat wokół zorganizowanych prac poszukiwawczych i detektoryzmu? Zdecydowanie tak! Jednak zacznijmy od początku, od pierwszej edycji

Dwa plakaty promujące prace poszukiwawcze w Poniecu w latach 2016-2017.

„Oględziny" artefaktów wydobytych podczas pierwszego dnia poszukiwań w Poniecu 20 sierpnia 2016 roku.

Obozu Szkoleniowo-Badawczego Poniec 1704. Łączy nas historia...

Pierwsza edycja prac poszukiwawczych

Organizacja badań terenowych na polu bitwy pod Poniecem odbyła się pod hasłem: „Obóz Szkoleniowo-Badawczy Poniec 1704. Łączy nas historia...". Inicjatywa ta od samego początku była realizowana przy ścisłej współpracy z władzami samorządowymi gminy Poniec. Opisane wyżej działania, wspierane również przez wymienione podmioty, spowodowały, że samorząd wyraził pełną gotowość przy współpracy z głównym organizatorem badań terenowych: Lubuską Grupą Eksploracyjną „Nadodrze" oraz zawiązaną wówczas Grupą Badań Historycznych „Regiment" (Paweł Gruszka, Waldemar Andrzejewski, Krzysztof Wodyński, Łukasz Czaban i Damian Płowy).

W celu odpowiedniego przygotowania zaplecza organizacyjnego przedsięwzięcia, w okresie od lipca do sierpnia 2016 roku, z władzami gminy oraz podmiotami wyznaczonymi do pomocy organizacyjnej odbył się szereg spotkań, na których poruszano istotne kwestie dotyczące właściwego zabezpieczenia prac. Wydarzenie zostało zgłoszone w Powiatowej Komendzie Policji w Gostyniu. Wyznaczono również poniecką jednostkę OSP, którą na czas badań wyłączono z powiatowego systemu ratowniczego. Miała ona zapewnić właściwe bezpieczeństwo poszukiwaczom, m.in. kierowała ruchem podczas przechodzenia uczestników przez drogi publiczne, zapewniała wsparcie medyczne w postaci zestawów pierwszej pomocy oraz zabezpieczyła niezbędny sprzęt (szelki i linki dla uczestników poruszających się po podmokłym terenie).

Samorząd lokalny postanowił ulokować uczestników badań na terenie Bractwa Kurkowego w Poniecu. Z uwagi, że obóz oddalony był od właściwego obszaru prac oraz dążąc do zagwarantowania maksymalnego bezpieczeństwa uczestnikom

fot. źródło GCK Poniec

i ułatwiając im mobilność, władze gminy wynajęły na czas badań autokar, który był do dyspozycji poszukiwaczy. Spodziewając się sporego zainteresowania wśród lokalnej społeczności, władze gminy postanowiły w okolicy miejsca prac przygotować odpowiednio duży parking. Obsługa logistyczna tego wydarzenia nie byłaby możliwa, gdyby nie zaangażowanie wolontariuszy skupionych wokół: GCK w Poniecu, OSP w Poniecu oraz lokalnego hufca harcerskiego. Na terenie badań został rozbity namiot centralny (przy „szwedzkiej górce"), w którym odbywały się odprawy. Namiot ten miał również służyć mieszkańcom, którzy odwiedzając to miejsce, mogli współuczestniczyć w wydarzeniu, m.in. oglądając sprzęt do poszukiwań oraz zgromadzone artefakty. W tym czasie został również wydany komunikat skierowany dla lokalnych pasjonatów historii:

„Organizatorzy proszą wszystkie osoby, które w dniach prac terenowych zechcą nas odwiedzić i podejrzeć wykonywane poszukiwania o nie wchodzenie na teren głównych działek i ograniczenie swojej aktywności do wyznaczonych przez Organizatorów punktów. W tej kwestii pomocą będzie służyła straż pożarna, harcerze oraz organizatorzy. Jednocześnie zapraszamy wszystkich zainteresowanych do odwiedzenia naszego namiotu centralnego, który będzie usytuowany na tzw. „szwedzkiej górce". Będą tam odbywały się pokazy z użyciem sprzętu do poszukiwań. Każdy będzie mógł wziąć do ręki urządzenie i spróbować swoich sił. Przypominamy również o tym, że w tym miejscu będą znoszone eksponaty związane z bitwą, jeśli ktokolwiek z Was posiada pamiątki związane z bitwą, weźcie je ze sobą. Stwórzmy razem historię!".

Mając na uwadze efekty tego apelu, należy uznać go za zakończony sukcesem. Miejscowi bardzo chętnie włączyli się w uczestnictwo w wydarzeniu.

Mimo że całość wydarzenia została zabezpieczona finansowo środkami pochodzącymi z gminy, badania zyskały również sponsorów, którzy postanowili ufundować dodatkowy wikt dla uczestników wydarzenia. Gmina odegrała również niepoślednią rolę w dopełnieniu wszelkich formalności. Pracownicy gminy bardzo chętnie współpracowali i dokładali wszelkich wysiłków po to, by odnaleźć i skontaktować się z właścicielami działek prywatnych, na których prowadzono poszukiwania. Gmina starała się również przekonać mieszkańców do współpracy z poszukiwaczami, tłumacząc m.in. jaki jest cel tych badań.

Ostatnim elementem, na który położono szczególny nacisk, było pozyskanie patronatów nad badaniami terenowymi w Poniecu. Dzięki odpowiedniemu zaangażowaniu oraz prawidłowemu sporządzaniu wniosków i określeniu celów przygotowywanego wydarzenia udało się pozyskać patronat: Sekretarza Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, Honorowy Patronat Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Funduszu Inicjatyw Obywatelskich, Gminy Poniec, Gminnego Centrum Kultury w Poniecu, Muzeum w Gostyniu, The Historical Game Company (St. Louis, Stany Zjednoczone). Sponsorami tego wydarzenia zostały: Zakłady Mięsne Konarczak w Pogorzeli oraz Browar Bojanowo. Wydarzenie zyskało również szerokie zainteresowanie mediów lokalnych, jak i ogólnopolskich, mowa tutaj o: TVP Historia, Radiu „Merkury" Poznań, Gazecie „ABC", Gostyn24.pl. Organizatorzy chcieli nadać temu wydarzeniu jak najwyższą rangę i rozgłos po to, by dotrzeć do jeszcze większej liczby odbiorców i spopularyzować formę badań.

Przebieg badań terenowych

Badania terenowe rozpoczęły się dnia 19 sierpnia 2016 roku. Zainaugurowało je spotkanie zorganizowane w budynku GCK w Poniecu. Głos na tym spotkaniu zajął m.in. burmistrz Poniec – Jacek Widyński. W dalszej części spotkania odbyło się szkolenie >>>

>>> zorganizowane przez pracowników Narodowego Instytutu Dziedzictwa. Kolejnym punktem był wykład dotyczący bitwy pod Poniecem oraz wojskowości okresu początku XVIII wieku. Spotkanie miało formułę otwartą i skierowane było do wszystkich.

Dnia następnego, tj. 20 sierpnia, rozpoczął się właściwy etap prac poszukiwawczych. Po porannej odprawie, poszukiwacze zostali podzieleni na grupy, które skierowały się na poszczególne działki. Cele na ten dzień zakładały zweryfikowanie miejscowej legendy o tzw. „szwedzkiej górce", w której pochowani mieli zostać polegli w bitwie. Kolejnymi punktami było: przeszukanie terenu, na którym doszło do pierwszego etapu bitwy, próba lokalizacji saskiego czworoboku oraz weryfikacja legendy związanej z bitwą mówiącą o porzuconych trzech saskich armatach.

Pierwsza z hipotez została potwierdzona. Badania georadarowe „szwedzkiej górki" potwierdziły, że u nasady kurhanu znajdują się pochówki. Również inne prace przyniosły pozytywny efekt w postaci znalezienia ponad stu przedmiotów, które należy bezpośrednio identyfikować z bitwą. Wszystkie znaleziska zostały przekazane do Muzeum w Gostyniu. Niestety, tego dnia nie udało się zlokalizować saskiego czworoboku. Również próby odnalezienia saskich armat nie powiodły się. W dniu następnym, tj. 21 sierpnia, badania miały być kontynuowane. Cele badawcze nie uległy zmianie. Niestety wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych (ulewnie padający deszcz), organizatorzy byli zmuszeni odwołać niedzielny etap prac.

Jednodniowe badania przyniosły jednak spodziewany skutek, zarówno w wymiarze naukowym, jak i społecznym. Niewątpliwie należy uznać za konieczne kontynuowanie podjętych badań. Po pierwsze, dlatego że są to pierwsze badania w Polsce prowadzone na terenie bitwy z okresu Wielkiej Wojny Północnej i początku XVIII wieku. Po drugie, dlatego że już wstępna analiza danych pozwala na znaczne poszerzenie wiedzy na temat wojskowości tamtego okresu oraz wskazuje na to, że dotychczasowe ustalenia źródłowe będzie trzeba skonfrontować z danymi terenowymi, co niewątpliwie doprowadzi do poszerzenia naszej wiedzy o tej bitwie i stosowanej wówczas taktyce[1].

Poszukiwacze w pełnym rynsztunku. Na zdjęciu powyżej odprawa terenowa w namiocie centralnym.

Dalsze plany

Mimo że przedstawiona została raptem pierwsza edycja prac poszukiwawczych na polu bitwy, warto w tym miejscu zwrócić uwagę na kilka istotnych rzeczy. Największym sukcesem tego projektu jest fakt, że stał się on już cyklicznym wydarzeniem, wpisanym w coroczny kalendarz imprez w regionie. Z każdym rokiem zainteresowanie badaniami jest coraz większe, co przekłada się wprost na ilość uczestników: w 2016 roku – 40; w 2017–80; w 2018 już ponad 100. Dużą pracę wykonała ekipa telewizyjna Adama Sikorskiego z programu „Było, nie minęło", która nakręciła odcinek o pracach na polu bitwy. Przysłużyło się to sprawie i dalszej promocji idei poszukiwań w Poniecu. W tej chwili badania cieszą się powszechną społeczną akceptacją. Do tej pory nie było również problemów, współpracując z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz ze środowiskiem archeologów. O ile podczas pierwszej edycji prac spotykaliśmy się z głosami, że nasze badania są nielegalne lub że niszczymy stanowiska archeologiczne (w dużej części te negatywne opinie były spowodowane nieznajomością przepisów prawnych), o tyle w dłuższej perspektywie udało się na tyle poszerzyć świadomość społeczną, że dziś nikt nie ma wątpliwości, że nasza akcja jest przeprowadzana zgodnie z przepisami. Mało tego, dzięki temu, że pierwszy obóz został dostatecznie nagłośniony medialnie – powstał odcinek telewizyjny poświęcony tym pracom – praktycznie do zera został wyeliminowany problem poszukiwaczy-amatorów, a sami miejscowi dbają o to, żeby nikt niepowołany nie chodził po polach z wykrywaczem. W Poniecu sierpniowe prace zdążyły się już na tyle „wryć" w świadomość, że stały się ważnym elementem promocyjnym dla miasta i regionu. W 2017 roku udało się nawet obszyć w pierwszy

fot. źródło GCK Poniec

mundur piechura szwedzkiego z epoki. To działanie ma zapoczątkować powstanie grupy rekonstrukcyjnej odtwarzającej armię szwedzką. Zaplanowane jest również utworzenie lokalnego muzeum poświęconego tej bitwie oraz zbudowanie tematycznego parku historycznego. Te działania są m.in. pokłosiem cyklicznie podejmowanych prac poszukiwawczych z udziałem detektorystów.

W tym roku w sierpniu organizatorzy postanowili rozszerzyć „ofertę" dla eksploratorów oraz mieszkańców. Trzecią edycję prac będzie wieńczył militarny zlot pod nazwą „Operacja Poniec". 11 sierpnia eksploratorzy wspólnie z grupami rekonstrukcyjnymi przemaszerują wokół rynku w Poniecu i udadzą się na miejsce zlotu, przedstawiając zwiedzającym swoje grupy i stowarzyszenia.

Być może ktoś powie, że idziemy za bardzo w „piknikowy" klimat i odkładamy na bok naukowy element badań. Nic bardziej mylnego. Aspekt naukowy wymaga odrębnego artykułu, żeby go właściwie przedstawić. Mając w perspektywie, że dzięki wcześniejszym działaniom udało się tyle pozytywnego zbudować wokół prac poszukiwawczych, pójście krok naprzód w postaci większego otwarcia się na mieszkańców, pozwoli jeszcze bardziej zintegrować środowisko i kreować pozytywny wizerunek detektoryzmu. Od trzech lat udaje się to z powodzeniem w Poniecu i to do tego stopnia, że idea tego obozu staje się już nawet produktem eksportowym. W tym roku włodarze Zdun z ościennego powiatu krotoszyńskiego zgłosili się do organizatorów z pytaniem, czy istniałaby szansa zrobienia podobnych badań na ich terenie (zresztą w sierpniu wybierają się z wizytą, by podpatrzeć przebieg prac w Poniecu). To pokazuje, że kierunek obrany w Poniecu przynosi właściwe rezultaty oraz buduje pozytywny klimat wokół prac poszukiwawczych.

Czy można zadowolić wszystkich? Wypada w końcu odpowiedzieć na to pytanie. Poniecki model organizacji prac poszukiwawczych wydaje się być wystarczającym potwierdzeniem tego, że możliwe jest pogodzenie wielu środowisk i zintegrowanie ich wokół kwestii poszukiwań i historii. Cóż zatem potrzeba, żeby ten model można było powtórzyć w innych miejscach? Potrzeba zdroworozsądkowego podejścia, życzliwości, chęci do pracy i przede wszystkich pasji łączącej ludzi.

Grupa „Regiment" z redaktorem Adamem Sikorskim przy tablicy informacyjnej o bitwie pod Poniecem – od lewej: Waldemar Andrzejewski, Paweł Gruszka, Adam Sikorski, Damian Płowy, Krzysztof Wodyński.

Poniec 7 XI 1704. Kampania jesienna Karola XII. Damian Płowy.
Autor opisuje wydarzenia, do jakich doszło 7 listopada 1704 roku na polach między miastem Poniec a wsią Janiszewo. Zmierzyły się tam wówczas dwie armie: szwedzka Karola XII i saska dowodzona przez generała Matthiasa von der Schulenburga. Bitwa ta była pierwszą dużą batalią stoczoną w Wielkopolsce w konflikcie, który do historii przeszedł jako wielka wojna północna.

Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

PRZYPISY

[1] Wcześniejsze opracowania dotyczące tej bitwy to: K. Jarochowski, „Jesienna kampania Karola XII i Augusta II z 1704 roku", Poznań 1890; M. Wagner, „Bitwa pod Poniecem 8 listopada 1704 roku", „Rydzyniak", XII-XIII 2005, s. 9-19. W 2013 roku ukazała się monografia kampanii i bitwy: D. Płowy, „Poniec 7 XI 1704. Kampania jesienna Karola XII", Zabrze – Tarnowskie Góry 2013.

[2] D. Płowy, „Kilka uwag o działaniach armii saskiej i szwedzkiej po bitwie pod Poniecem 8-10 1704 cz. I", [w:] Rocznik Gostyński, pod red. R. Czuba, r. I, Gostyń 2014, s. 35-55; tegoż, „Kilka uwag o działaniach..., cz. II", [w:] Rocznik Gostyński, pod red. R. Czuba, r. II, Gostyń 2015, s. 27-55; tegoż, „Od Ponieca do Belcza Wielkiego. Działania pościgowe Karola XII jesienią 1704 roku", Zabrze – Tarnowskie Góry 2015.

[3] D. Płowy, „The Battle of Poniec (Punitz) 1704", [w:] „Great Northern War Compendium", vol. 1, pod red. S. Klinga, St. Louis 2015, s. 173-179.

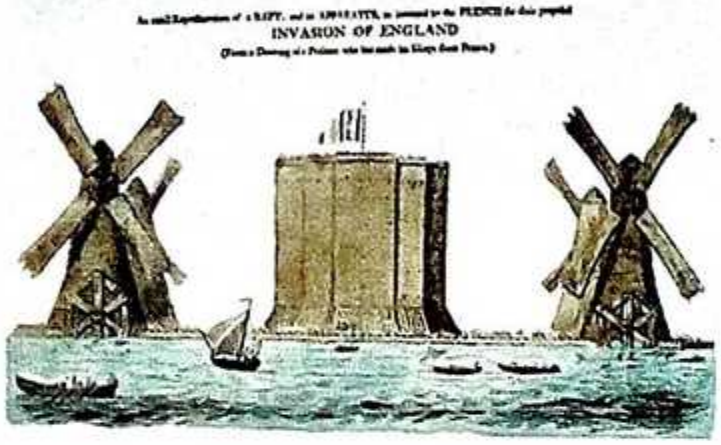
[4] Opis organizacji pierwszego obozu badawczego w Poniecu pochodzi w dużej części z ekspertyzy sporządzonej na potrzeby Lubuskiej Grupy Eksploracyjnej „Nadodrze". Autor świadomie postanowił nie wdawać się w szczegółowy opis i przebieg drugiej edycji obozu oraz charakterystykę znalezisk, gdyż w jego opinii stanowi to materiał na odrębny cykl artykułów.

Damian Płowy
Historyk wojskowości, regionalista. Autor 4 książek z zakresu historii wojskowości oraz kilkunastu artykułów. Zajmuje się wojskowością szwedzką w XVIII wieku. Współorganizator prac badawczych na polu bitwy w Poniecu.

NIEZWYKŁE MACHINY I ŚRODKI PRZEPRAWOWE

CZĘŚĆ 1

JACEK JAWORSKI



W armii napoleońskiej już w 1798 roku powstał projekt pływającej fortecy inwazyjnej ogromnych rozmiarów, umożliwiającej podbój Wielkiej Brytanii. 150 lat później niezwykłe, gigantyczne konstrukcje przeprawowe pokonywały kanał La Manche w odwrotnym kierunku. Miały zapewnić powodzenie inwazji wojsk alianckich na okupowaną Francję.

Francja w epoce napoleońskiej zamierzała przerzucić swe wojska przez kanał La Manche dwukrotnie: w roku 1801 i w latach 1803–1805. W obu przypadkach wojska koncentrowały się w Boulogne, a wylądować miano na angielskim wybrzeżu między Hastings i Dover, po przebyciu drogą morską 27 mil morskich, czyli 50 km. Pokój zawarty w Amiens w marcu 1802 roku uczynił ten plan bezzasadnym. Na szczególną uwagę zasługuje przeprawa, jaką zaplanowano w sztabie armii francuskiej w 1802 roku. Przewyższała ona wszystko, co planowano dotąd w tym zakresie. Był to zakrojony na niebywała skalę plan inwazji na Wyspy Brytyjskie – spełnienie marzeń Napoleona o dokonaniu podboju Anglii. Atak, w myśl tego planu, miał przebiegać trojako: z powietrza przy pomocy balonów, drogą morską przy użyciu łodzi desantowych oraz podmorskim tunelem, wykonanym na zasadzie szeroko w tym czasie stosowanych podkopów pod pozycje nieprzyjaciela. Swoją drogą wielka musiała być wiara w ówczesne możliwości techniczne, biorąc pod uwagę fakt, że nawet współcześni konstruktorzy latami zmagali się z budową tunelu pod kanałem La Manche.

Pływająca forteca

O determinacji Napoleona w tym zakresie świadczy dobitnie pochodzący z późnego okresu, bo z lat 1810–1812, inny jeszcze, niezwykły projekt. Autor pomysłu pozostaje nieznany. Jednak w związku z tym, że przedstawiony został w języku polskim, przypuszcza się, chyba niebezpodstawnie, że mógł być nim bezimienny oficer lub urzędnik inżynierii wojsk Księstwa Warszawskiego. Opis „płynącego Kastellu, czyli Fortecy" wskazuje na ogromne jego rozmiary – 400 m długości i 175 m szerokości. Mógł zabrać na pokład aż 10 tys. wojska, kilkaset koni i armaty. Ta gigantyczna tratwa miała być zbudowana z 7 warstw belek. Poruszana była 26 wiosłami z każdej burty, notabene burty krótszej. Wiosła uruchamiały wiatraki za pomocą systemu przekładni („pałąki do dyrygowania wiosel"). W razie ciszy morskiej mogły je zastępować konie. Rysunki ukazują dwupiętrowe budynki na tratwie, 4 magazyny amunicji i „budowle mechaniczne" oraz umocnienia ziemne (przedpiersie obrony, tworzące parapet ochronny dla wojska i zaopatrzone w strzelnice dla armat). Dachy zabudowań umocniono balami i workami z piaskiem tudzież ubitą gliną. Ziemne mury wzmocnione były kamiennymi filarami.

W istocie tratwa przewozowa była nisko wystającym, bardzo statecznym, lecz bardzo powolnym i niezwrotnym statkiem. Nie

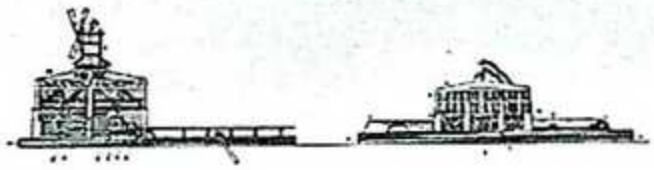
Jedna z wersji tratwy desantowej dobrze ukazującej jej ogrom. Opublikowana po raz pierwszy przez grawera W. Hintona i drukarza F. Lane 29 stycznia 1798 roku. Miała 2,5 tys. stóp długości, 1800 stóp szerokości oraz 4 koła napędzane wiatrakami. Uzbrojenie to 500 dział 26 i 48-funtowych. Zabierała na pokład 50 tys. żołnierzy.

fot. archiwum autora

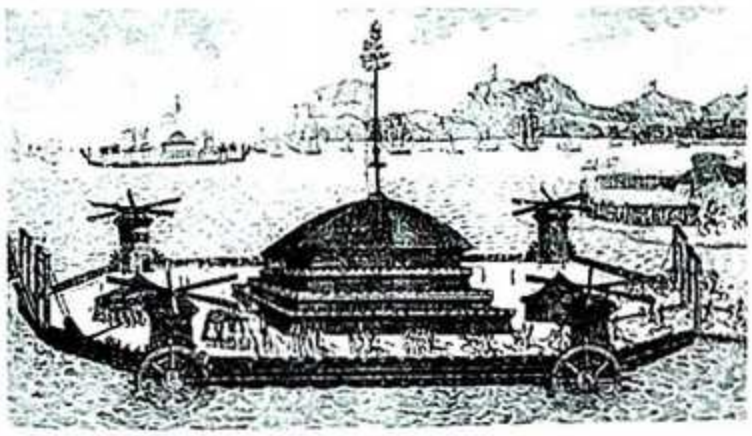
nadawała się do żeglowania po wodach zazwyczaj wzburzonego kanału La Manche.

Przy całej swej pomysłowości, projekt ten wydaje się być mocno spokrewniony z wcześniejszym projektem platformy desantowej francuskiej konstrukcji z 1798 roku. Zbieżność rozwiązań technicznych nasuwa nawet myśl o plagiacie.

Według francuskich źródeł, autorem koncepcji był wybitny matematyk, fizyk, wynalazca geometrii wykreślnej, a zarazem oficer artylerii Gaspard Monge, który zamówił skonstruowanie długich na 700 jardów i szerokich na 350 jardów tratew. Te gigantyczne machiny pływające o napędzie wiatrakowym, kołowym lub wiosłowym,



Pływający kastell 1810-1812 rok.

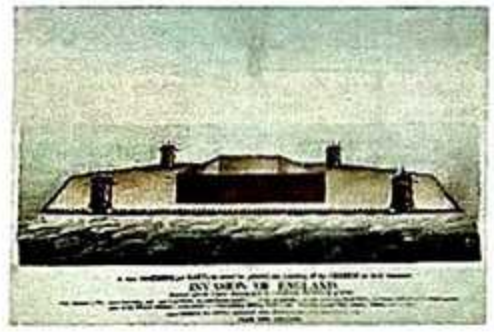


Miedzioryt z 1798 roku przedstawia gigantyczne St. Malo zaprojektowane podczas francuskiej rewolucji w 1791 roku. Tratwa St. Malo napędzana była siłą czterech wiatraków, jednak w przypadku bezwietrznej pogody poruszać się miała za pomocą czterech kół uruchomianych końmi. W środku umiejscowiona jest bomboodporna cytadela pokryta metalowymi płytami. Długa na 600 stóp, szeroka na 300 stóp, zabiera na pokład 500 dział 36 i 48-funtowych oraz 15 tys. żołnierzy. Służyć miała do inwazji na Anglię. Po dopłynięciu do brzegu wyładunek ludzi, koni i sprzętu odbywał się poprzez zwodzony most. Na drugim planie widoczna tratwa nieco odmiennej konstrukcji.

wypełniano po brzegi piechotą, kawalerią i artylerią. Miało to znamionować rychły i niechybny podbój Wysp Brytyjskich.

Napoleon porzucił plan dokonania inwazji na Anglię, gdy ostatecznie zdał sobie sprawę, że nigdy nie zdoła przekroczyć kanału, dopóki potężna Royal Navy patroluje ten obszar morski.

Te same problemy, nowe rozwiązania



Francuska tratwa desantowa według brytyjskiej prasy z epoki.

Jednym z problemów, który stanął przed aliantami w 1941 roku, była sprawa przyszłej inwazji. O uchwyceniu portów nie było co marzyć. Należało więc stworzyć urządzenia, przy użyciu których można byłoby – i to nawet przy wzburzonej fali – przerzucać ze statków i okrętów, stojących w pewnej odległości od brzegu, wielkie ilości zmechanizowanego sprzętu, ludzi i materiałów. W rozwiązaniu tego poważnego problemu dopomógł angielski wynalazca i konstruktor – Ronald Hamilton. Opracował on urządzenie mogące rozwiązać sprawę przeładunku. Nazwał je pływającą drogą. Model tego niezwyklego wynalazku zaprezentował szefowi Departamentu Rozwoju Broni Różnych Marynarki Królewskiej – Charlesowi Goodeve'owi. Sam Goodeve również był autorem szeregu niecodziennych rozwiązań, lecz nadto miał nieomylny „nos" w sprawach różnych wynalazków. Obserwując w zaimprowizowanym basenie londyńskiego hotelu Grosvenor działanie modelu pływającej drogi, Goodeve doszedł do wniosku, że projekt jest wysoce przydatny i został opracowany przez wynalazcę na tyle dokładnie, że można wdrożyć go do budowy. Cały pomysł polegał na łączeniu ze sobą trzystumetrowych odcinków pływającej po powierzchni morza drogi. W miejscu połączeń przewidziane były barki z urządzeniami kotwiczącymi. Sześć takich odcinków miało stanowić jedną całość. Poszczególne odcinki prawie dwukilometrowej drogi podwożone miały być w sąsiedztwo brzegu na barkach desantowych zaopatrzonych w dźwigi. Przejeżdżające nią ciężarówki unosiły boki drogi nieco ku górze, tworząc na jej środku wgłębienie, jakby uliczkę, po której przesuwał się pojazd. Kiedy przejechał, przebyty odcinek wracał do swej poprzedniej pozycji. W razie uszkodzenia znajdującej się na niej ciężarówki, dzięki podnoszącym się bokom, mijały godziny zanim ta część drogi poczynała się zanurzać. Pozostawało więc dużo czasu na usunięcie przeszkody.
Urządzenie to miało rozwiązać sprawę przeładunku. Problem transportu pływającej drogi praktycznie nie istniał; zwiniętą dostarczano na barkach, a w pobliżu lądu rozwijało się na powierzchni wody, niczym pływający chodnik. Dla naciągu należało zastosować siłę ok. 19 ton, w formie ciężaru zawieszonego na linach.

Budowę pierwszych segmentów drogi rozpoczęto w czerwcu 1942 roku w dokach Portsmouth. W miarę jak stawała się ona rzeczywistością, ujawniały się różne trudności. Miała być używana zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy. W dodatku przy każdej pogodzie. Koła pojazdu powinny przebiegać możliwie nad linami napinającymi. Kierowcom nie wolno było używać reflektorów. Jazda w ciemności, często przy wzburzonym morzu, wśród deszczu i wiatru, na kołyszącym się, wąskim paśmie mogła stać się koszmarem; samochodom groziło wpadnięcie do wody. >>>

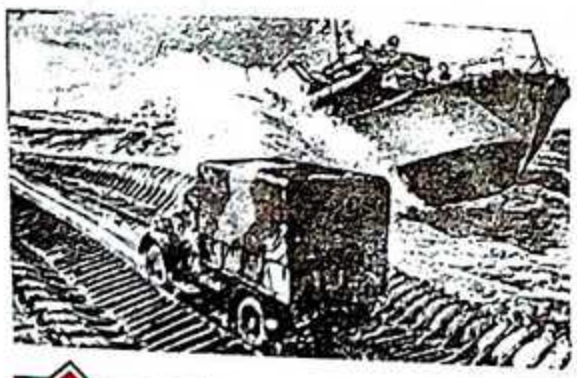
KANAŁ LA MANCHE: PRZESZKODA NIE DO POKONANIA CZY DROGA DO SUKCESU?

>>> Hamilton udał się do ośrodka, gdzie przeprowadzano badania nad eksploatacją londyńskich piętrowych autobusów. Tam zbadał różne rodzaje krawężników oraz zachowanie autobusów, kiedy ich koła najeżdżały na krawężnik. Po powrocie miał już gotowe rozwiązanie. Na pływającej drodze zamontowano krawężniki jego pomysłu i od tej chwili kierowcy ciężarówek przejeżdżających drogę mogli prowadzić swoje wozy nie trzymając nawet rąk na kierownicy.

Próba generalna

Most wykazał wielką odporność na fale. W czasie prób, kiedy po moście przesuwała się ciężarówka, w bezpośrednim sąsiedztwie przemknął kuter torpedowy wznosząc dwumetrową falę. Cała konstrukcja pływającego mostu zafalowała – mimo to ciężarówka bez żadnych trudności pokonała trasę. Okazało się, że most stanowi bardzo trudny cel dla bomb, torped i pocisków artyleryjskich. Znajdujące się na poziomie wody deskowanie drogi było niemal niewidoczne z boku. W czasie jednej z prób wystrzelano w stronę mostu 180 pocisków artyleryjskich, uzyskując zaledwie 6 trafień.

Ale w chwili, gdy odbyć się miały decydujące próby z udziałem różnych osobistości, rozpoczęły się kłopoty z Hamiltonem. Ten niezwykle uzdolniony człowiek okazał się być bardzo trudnym we współpracy. Stale napięty nerwowo, nieustannie poszukujący nowych rozwiązań, popadał w konflikty ze swoimi współpracownikami. Po prostu nie mógł ani przez chwilę przestać ulepszać swojego pomysłu. W przededniu pokazu, na własną rękę zarządził rozebranie całej drogi, aby w ciągu nocy zbudować dodatkowe urządzenie stabilizujące. Goodeve, dowiedziawszy się o tym, wpadł we wściekłość. Nakazał powtórne zmontowanie drogi, przy której tym razem postawił uzbrojoną wartę. Hamiltonowi zaś zakazał tej nocy wstępu do stoczni. Wynalazca szalał i oskarżał Goodeve'a o sabotaż, groził sprawą sądową. Następnego dnia pokaz drogi wypadł znakomicie, ale Hamilton był niepocieszony.



Morska droga Hamiltona.

W krótki czas potem w jednej ze stoczni Cardiff rozpoczęto budowę pierwszych, nieeksperymentalnych już odcinków pływającej drogi. Ostatecznie projekt Hamiltona został – obok innych urządzeń przeładunkowych – wykorzystany w Normandii, w rejonie sztucznego portu w Arromanches. Spełnił swoje zadanie bez zarzutu. Po wojnie zresztą okazało się, że Niemcy wiedzieli o pracach nad tym wynalazkiem. Świadomość, że przeciwnik posiada łatwy w budowie i skuteczny w działaniu pływający most, była dodatkowym czynnikiem zwiększającym niepewność Niemców co do miejsca inwazji.

fot. archiwum autora

Wyspa Hamiltona

Innym pomysłem Hamiltona była „pływająca wyspa". Składała się z sześciokątnych pudeł o szerokości ok. 2 m i wysokości ok. 75 cm. Pudła były pomysłowo łączone ze sobą w dowolnej ilości. Przy ich użyciu można było zbudować na wodzie dowolnej wielkości pas startowy, a nawet całe lotnisko. Zbudowana na powierzchni morza wyspa uginała się wzdłuż i w poprzek pod działaniem fal, ale była wystarczająco sztywna, aby mogły startować z niej i lądować różne typy samolotów.

Wyspę nazwano „Nenufar", gdyż swym wyglądem przypominała liście tego wodnego kwiatu. Początkowo budowano segmenty z drewna, potem zaczęto stosować metal. Puste wewnątrz metalowe kostki okazały się doskonałym materiałem. Montowano je szybko – pierwszy eksperymentalny „Nenufar" o wymiarach 180x20 m zbudowano w ciągu zaledwie godziny, zatrudniając przy tym 40 ludzi. Samolot torpedowy typu Swordfish wystartował stąd jako pierwszy, używając dla skrócenia rozbiegu kilku rakiet. Powierzchnia sztucznej wyspy uginała się lekko pod ciężarem i piloci stwierdzili, że start i lądowanie różni się od dokonywanych na lotniskowcu – ale nie wywoływało to poważniejszych trudności. Hamilton wyliczył, że na pływającym pasie startowym długości 400 m i szerokości 30 m można by przyjmować myśliwce Hurricane i to nawet przy wietrze o prędkości do 10 km/h. „Nenufar" bowiem po zastosowaniu specjalnych amortyzatorów okazał się bardzo stateczny. Sprawdzono to w czasie prób na burzliwych przybrzeżnych wodach Szkocji. Przy wietrze sięgającym niemal siły huraganu, „Nenufar" został zamontowany i zabezpieczony przez dwóch tylko ludzi.

W końcowym okresie wojny planowano budowę „Nenufarów" w sąsiedztwie Wysp Japońskich. Chciano stworzyć w ten sposób sieć lotnisk dla myśliwców osłaniających wyprawy bombowców. Nie doszło jednak przed zakończeniem konfliktu do realizacji tych planów. Po wojnie Hamilton założył przedsiębiorstwo, które miało eksploatować ten wynalazek do celów pokojowych. Jednak próby wdrożenia do produkcji sztucznych wysp i pływających mostów podjęte w Szwecji i Kanadzie nie przyniosły wynalazcy powodzenia i satysfakcji. Przyznano mu jednak nagrodę 8 tys. funtów za jego opracowania z okresu wojny. CDN

Jacek Jaworski
Politolog arabista, historyk wojskowości, autor kilku książek i kilkudziesięciu artykułów.

MAGAZYN
MIŁOŚNIKÓW TAJEMNIC HISTORII
I POSZUKIWAŃ SKARBÓW

ODKRYWCA®
SKARBY • WOJNA • HISTORIA

PRENUMERATA: on-line: www.instytut.odkrywca.pl • e-mail: prenumerata@odkrywca.pl • tel.: 71 329 71 71
DOSTĘPNY W WERSJI ELEKTRONICZNEJ NA E-KIOSK.PL • EGAZETY.PL • MYNEWS.PL

FAKTY BEZ MITÓW O CHŁODNI KOMINOWEJ W LUDWIKOWICACH

PAWEŁ JEŻEWSKI, JAN MATLIŃSKI

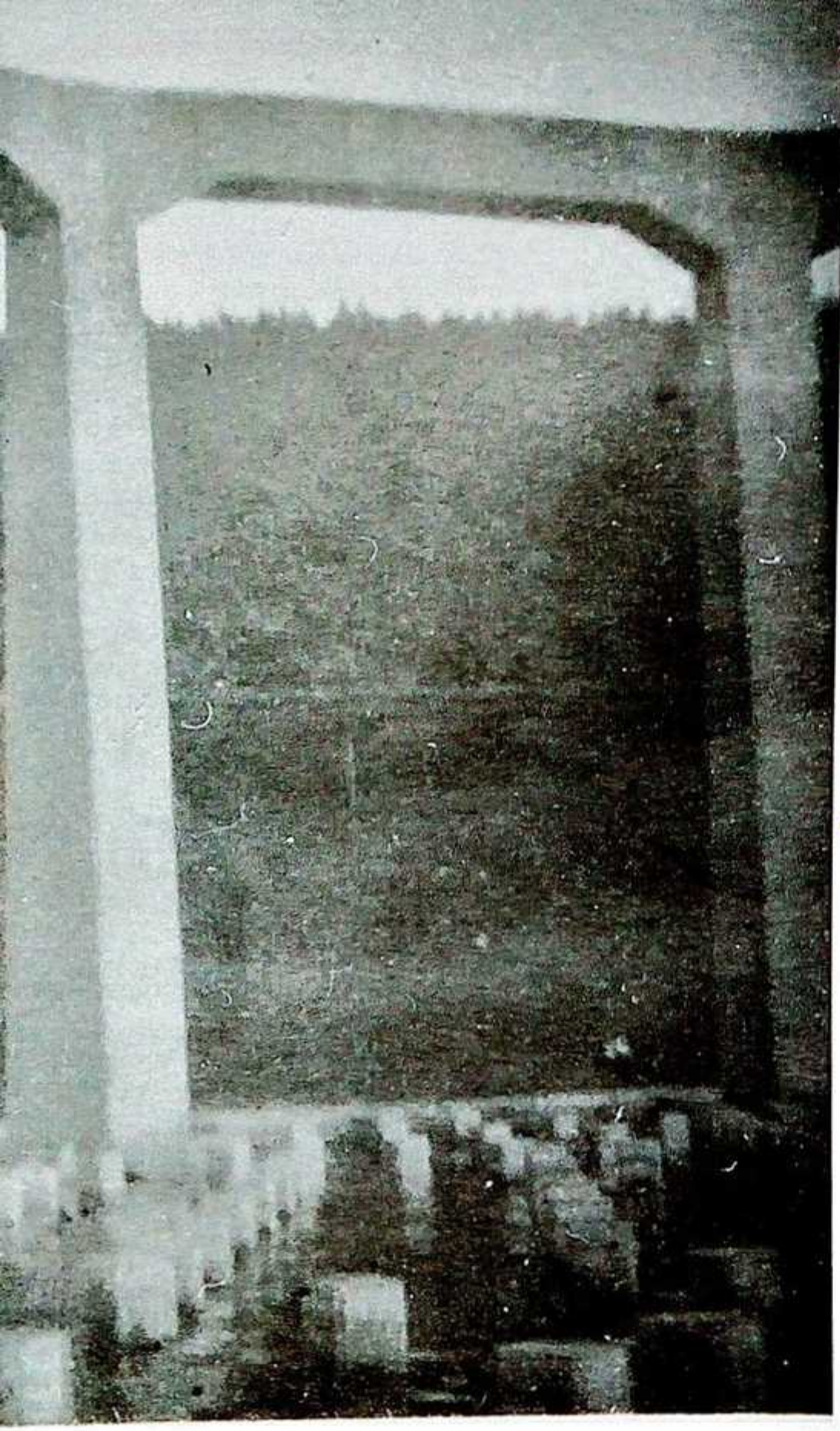
W 1939 roku zamierzono po raz kolejny zwiększyć moc Elektrowni Mölke. Z tego powodu należało zmodernizować między innymi instalację wodno-parową. Rozpoczęto wówczas budowę nowej chłodni kominowej…

Budowa elektrowni

Na początku XX wieku na terenie kopalni Wenceslaus (Wacław) w miejscowości Ludwigsdorf (Ludwikowice Kłodzkie) w kolonii Mölke (Miłków) wybudowano elektrownię. Należała ona do przedsiębiorstwa Elektrizitätswerk Schlesien Aktien Gesellschaft. Według dokumentacji archiwalnej nazywała się ona Kraftwerk Mölke (Elektrownia Mölke)[1]. Po zakończeniu II wojny światowej nazwano ją Elektrownia Ludwikowo. Energia elektryczna była wytwarzana przez generatory napędzane turbinami parowymi. Para była wytwarzana w kotłach parowych. Woda potrzebna do tego procesu była doprowadzana z ujęcia z rzeki Włodzicy poprzez przepompownię umiejscowioną w bezpośrednim sąsiedztwie posesji nr 3 przy ul. Głównej w Ludwikowicach Kłodzkich.

Do dziś zachował się budynek tej przepompowni i należący do niej podziemny dwukomorowy zbiornik wody. Z przepompowni woda była tłoczona rurociągiem do stacji uzdatniania wody, która znajdowała się w budynku elektrowni. Niezależnie od tego układu zasilania w wodę, dla elektrowni wykorzystywano drugie ujęcie wody utworzone w jej pobliżu, gdzie strumień w początkowej części podziemnego kanału

fot. ze zbiorów autorów tekstu



Na zdjęciu widać wodę w zbiorniku chłodni kominowej nr 4. Lata sześćdziesiąte.

wodnego był sztucznie spiętrzony. Elektrownia zasilała w energię Ludwikowice Kłodzkie i okoliczne wsie oraz kopalnię węgla w Nowej Rudzie.

Chłodnia nr 1, 2 i 3

W 1910 roku dla potrzeb funkcjonowania elektrowni wybudowano dwie sąsiadujące ze sobą chłodnie kominowe, które ulokowano pomiędzy budynkiem elektrowni i główną rozdzielnią, od strony miejscowości Hausdorf (Jugów). Służyły one do chłodzenia wody obiegowej z elektrowni. Oznaczono je w dokumentacji archiwalnej kolejno numerami 1 i 2. Miały one odpowiednio wydajność 3000 m^3/h oraz 2,500 m^3/h[2].

Elektrownia początkowo była zakładem o małej mocy (9,6 MW). W miarę upływu lat, zakład ten rozbudowano. Powstała wówczas chłodnia nr 3, którą zbudowano przy budynku elektrowni od strony dolnej części Ludwikowic Kłodzkich. Chłodnia ta pojawia się na planach sytuacyjnych terenu kopalni Wacław wykonanych w 1921 roku[3].

Chłodnia nr 4

W 1939 roku zamierzono po raz kolejny zwiększyć moc Elektrowni Mölke. Z tego powodu należało zmodernizować między innymi instalację wodno-parową. Rozpoczęto wówczas budowę nowej chłodni kominowej. Miała ona docelowo zastąpić chłodnię nr 3, którą rozebrano. Ze względu na dwukrotnie większe wymiary, nową chłodnię (nr 4) budowano w innym miejscu. Ulokowano ją na obszernym tarasie ziemnym u podnóża góry Włodyka, około 60 metrów w linii prostej od budynku elektrowni. Chłodnia ta nie istnieje jeszcze na planie sytuacyjnym powierzchni terenu kopalni Wacław, który został wykonany w 1938 roku[4], natomiast pojawia się już na planie sytuacyjnym fabryki amunicji Dynamit AG Ludwigsdorf z sierpnia 1940 roku (fabryka ta powstała na terenie kopalni Wacław). Można na tej podstawie wnioskować, że obiekt ten budowano w latach 1939–1940.

W okresie II wojny światowej rozwój elektrowni został zahamowany, a tym samym chłodnia nr 4 nie została w pełni ukończona. Miała być typu otwartego, składająca się z wieży kominowej, urządzeń wewnętrznych oraz otwartego żelbetowego zbiornika na wodę schłodzoną. Zbudowano jednak tylko sam zbiornik i masywną dwunastokątną podstawę pod wieżę chłodni kominowej. Podstawa ta składa się z 12 żelbetowych filarów połączonych ze sobą w górnej części żelbetowym pierścieniem, z którego wystają stalowe elementy służące do mocowania konstrukcji wieży kominowej. Zbiornik, który zbudowano w wewnętrznej części, wykorzystywano jako rezerwuar wody do obiegu chłodniczego w pracujących chłodniach kominowych nr 1 i 2. Z niemal całej powierzchni dna tego zbiornika wystawała duża ilość żelbetowych słupów prostopadłościennych o przekroju kwadratowym, które miały podpierać urządzenia wewnętrzne chłodni. >>>

>>> Słupy rozmieszczone były rzędami w odległości około 1,2 metra od siebie. Na zdjęciu lotniczym wykonanym 11 grudnia 1944 roku nad terenem byłej kopalni Wacław w Ludwikowicach Kłodzkich, w miejscu omawianej budowli widać żelbetową konstrukcję stanowiącą podstawę pod wieżę chłodni, a w części środkowej zbiornik wypełniony wodą, z której pionowo wystają żelbetowe słupy. Nie widać tam żadnych innych konstrukcji i urządzeń, pomimo tego że zdjęcie jest bardzo dobrej jakości. Woda, która się wówczas w tym zbiorniku znajdowała, świadczy o tym, że w czasie II wojny światowej budowla ta w dalszym ciągu była użytkowana przez elektrownię. Zaprzecza to sensacyjnym opiniom, jakoby obiekt ten został w czasie II wojny światowej zaadaptowany przez przemysł zbrojeniowy do prowadzenia testów... latających spodków. Ponadto o takich testach przeprowadzanych w tym miejscu nie ma informacji w protokołach z przesłuchań byłych pracowników fabryki Dynamit AG Ludwigsdorf oraz w innych źródłach, w których znajdują się relacje byłych pracowników tej fabryki, a trzeba zaznaczyć, że są one zazwyczaj bardzo szczegółowe.

Na zdjęciu widać kąpiel w zbiorniku chłodni kominowej nr 4. Lata sześćdziesiąte.

Zbiornik chłodni kominowej nr 4 w Ludwikowicach Kłodzkich, bez wody. Widoczne są wyłamane z dna zbiornika żelbetowe słupy. Koniec lat siedemdziesiątych.

Okres powojenny

Masywna żelbetowa dwunastokątna podstawa pod wieżę chłodni kominowej jak i sama elektrownia zachowały się w stanie nienaruszonym do końca wojny oraz do lat powojennych. Zbiornik na wodę, który znajdował się w wewnętrznej części żelbetowej podstawy pod wieżę chłodni kominowej, nadal był używany jako jej rezerwuar. Dno tego zbiornika składało się z trzech powierzchni, zbudowanych na różnych głębokościach. Pierwsza powierzchnia dna od brzegu miała szerokość około 1,5 metra. Następnie był stopień prowadzący do drugiej, największej powierzchni, z której całkowita głębokość zbiornika wynosiła ponad 2 metry. Trzecia powierzchnia w przekroju poprzecznym wynosiła około 9 m^2 i ulokowana była w bocznej części zbiornika od strony elektrowni. W tym miejscu głębokość zbiornika wynosiła ponad 3 metry. Z tej powierzchni dna zbiornika przez zewnętrzną ścianę na zewnątrz prowadziła rura o średnicy 600 mm, do mieszczącej się w drewnianej zabudowie stacji pomp. Były tam dwie pompy, od których prowadziły do elektrowni dwa rurociągi o średnicy 200 mm, podwieszone na stalowych konstrukcjach.

Wspomnienia mieszkańców

Mieszkańcy, którzy sprowadzili się do Ludwikowic Kłodzkich w latach powojennych, wspominają, że woda w tym zbiorniku była zawsze ciepła i bardzo czysta, dlatego w dzieciństwie często kąpali się tam w słoneczne letnie dni. Było to oczywiście kąpielisko dzikie. Wystające ponad lustro wody słupy służyły kąpiącym się za miejsce do wchodzenia, a następnie ponownego wskakiwania z nich do wody. Dno zbiornika, ściany boczne oraz wspomniane słupy były pomalowane na jednakowy seledynowy kolor, dlatego woda w zbiorniku widziana z określonej odległości mieniła się błękitnym kolorem. Seledynowym kolorem farby pomalowana była również żelbetonowa konstrukcja pod wieżę kominową. Woda w zbiorniku chłodni miała dużo wyższą temperaturę niż woda w rzece spiętrzona tamą zbudowaną z kamieni >>>

fot. i dokumenty ze zbiorów autorów tekstu, Paweł Jeżewski

Sekrety III Rzeszy
w Ludwikowicach Kłodzkich.
Paweł Jeżewski
Nowe badania i eksploracje w terenie oraz duża wiedza zdobyta w różnego typu archiwach rzuca światło na wiele niepublikowanych dotąd faktów.
Czy hitlerowcy pod koniec II wojny światowej zamaskowali ukończony obiekt militarny znajdujący się na terenie Ludwikowic Kłodzkich?
Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

Fragment planu budowy fabryki Dynamit AG w Ludwikowicach Kłodzkich z sierpnia 1940 roku, na którym zaznaczono chłodnię kominową nr 4.

Na zdjęciu widoczna żelbetowa podstawa pod chłodnię kominową nr 4.

Fragment zdjęcia lotniczego wykonanego 11 grudnia 1944 roku nad terenem fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich.

>>> i darni. Poza tym nie było nieprzyjemnego mułu, który zalegał na dnie w okolicznych stawach. Z tych powodów liczba ludzi kąpiących się latem w zbiorniku chłodni zawsze była duża. Prawdopodobnie była to jedna z przyczyn tragedii, którą pamiętają wieloletni mieszkańcy Ludwikowic Kłodzkich. Otóż w omawianym zbiorniku podczas kąpieli utonął chłopiec. Po tym fakcie na żelbetowym słupie konstrukcji podstawy chłodni namalowano czerwoną farbą duży napis informujący o zakazie kąpieli. Jednak kąpano się tam nadal. Po zamknięciu i likwidacji elektrowni w latach 60. wodę z basenu spuszczono i nie napełniano go więcej. Po czasie, który upłynął od spuszczenia wody, dno zbiornika wskutek zanieczyszczeń zaczęło porastać mchem i trawą.

Basen kąpielowy

Pod koniec lat 70. do okolicznych mieszkańców dotarła informacja, że lokalne władze kopalni KWK Nowa Ruda planują przystosować ten zbiornik do utworzenia otwartego basenu kąpielowego. W tym celu konieczne stało się usunięcie wszystkich słupów żelbetowych wystających z dna zbiornika. Słupy usuwano w czynie społecznym. Wyłamywano je za pomocą siłowników służących do podnoszenia szyn i podkładów kolejowych. Po wyłamaniu wszystkich słupów palnikiem były ucinane zbrojenia. Część z nich została wyciągnięta z basenu i użyta do umocnienia brzegów pobliskiego strumienia na dwóch jego odcinkach. Pierwszego od ulicy Fabrycznej do miejsca, w którym strumień wpływa do podziemnego kanału w pobliżu budynku elektrowni. Drugiego od wylotu podziemnego kanału do miejsca, w którym znajdował się ceglany magazyn kolejowy, przy torach, w pobliżu hałdy kamienia z kopalni Wacław. Słupy, które zostały wyjęte, ale nie znalazły zastosowania, zalegają na skarpie oraz w pobliżu żelbetowej podstawy pod wieżę chłodni kominowej. Łatwo można je zidentyfikować, ponieważ zachowała się na nich ta sama seledynowa farba, której pozostałości widoczne są również na żelbetowej podstawie pod wieżę chłodni kominowej. Reszta słupów została w basenie, ponieważ okazało się, że zamiar utworzenia basenu kąpielowego nie doczeka się realizacji.

W niedługim czasie teren ten przejęła firma, której działalnością była eksploatacja szlaki z hałdy poelektrownianej na górze Włodyka oraz produkcja pustaków. W tym okresie powstał pomysł wykorzystania konstrukcji chłodni na magazyn. W tym celu zbiornik wraz z częścią wyłamanych słupów został zasypany szlaką, a pomysł utworzenia magazynu zarzucono. W takim stanie żelbetowa podstawa pod wieżę chłodni kominowej przetrwała do obecnych czasów. Ta sama firma w początkowej działalności wyrównała teren wokół tej budowli. Wyrównany teren został wyłożony betonowymi płytami, które widoczne są tam do dnia obecnego.

Co do dalszych losów obiektu – są one coraz mniej związane z faktami, a coraz bardziej z mitami...

Fragment zbiornika przepompowni wody w Ludwikowicach Kłodzkich.

Paweł Jeżewski

Eksplorator terenowo-archiwalny, autor książek o tematyce historycznej.

Jan Matliński

Badacz historii Ludwikowic Kłodzkich.

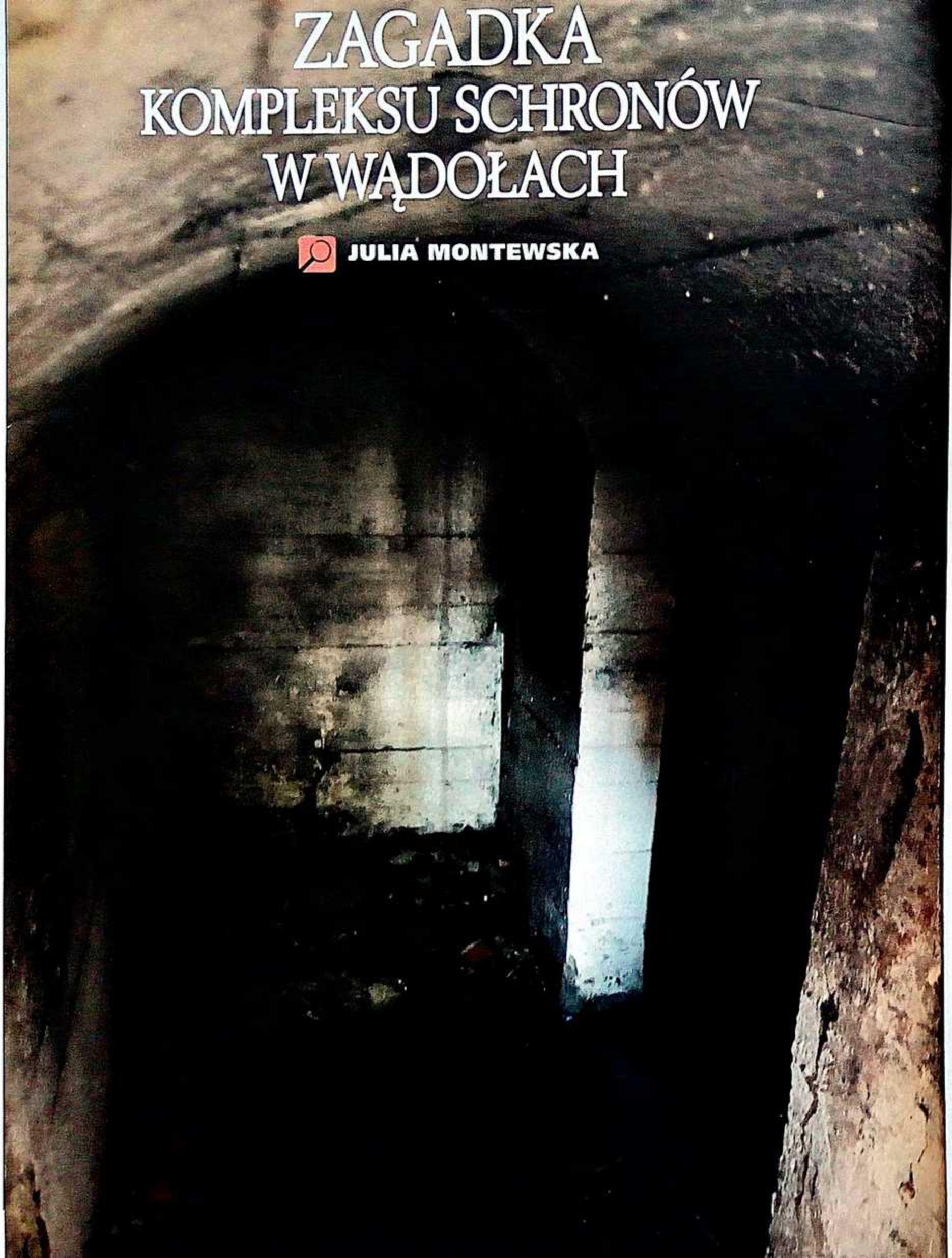
PRZYPISY

[1] AP Wrocław, Inspekcja Przemysłowa w Dzierżoniowie, sygn. 408., s. 52.
[2] AP Wrocław, Zakłady Energetyczne Okręgu Dolnośląskiego, sygn. 1110.
[3] AP Wrocław, Urząd Górniczy w Wałbrzychu, sygn. 1120.
[4] AP Katowice, sygn. 12/396/OBB III – 3553

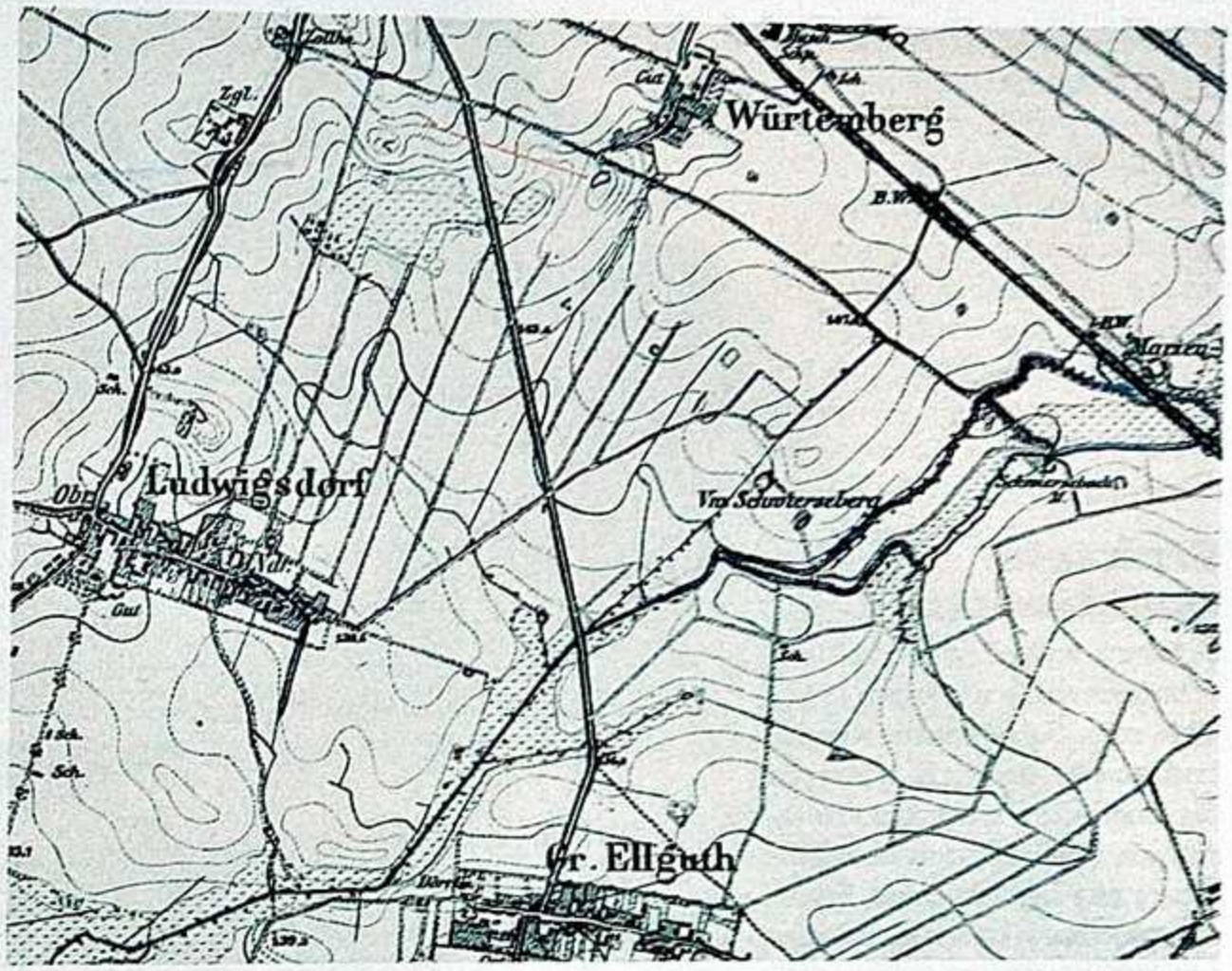
fot. ze zbiorów autorów tekstu

ZAGADKA KOMPLEKSU SCHRONÓW W WĄDOŁACH

JULIA MONTEWSKA



Na końcu Wądołów, w szczerym polu znajduje się wyspa drzew i krzewów, a w niej dwa ponadtrzydziestometrowe ciągi schronów. Do czego służyły?



Fragment mapy z 1918 roku, na którym widnieje zaznaczone wyrobisko.

Stacja kolejowa w Oleśnicy, będąca bardzo ważnym węzłem kolejowym na trasie Kluczbork – Wrocław, nie posiadała w swoim pobliżu żadnych schronów bojowych. Jedynymi umocnieniami były małe betonowe ukrycia przeznaczone dla strażników kolejowych. Do dziś zachowało się zaledwie kilka tego typu obiektów na terenach kolejowych Oleśnicy.

Inaczej sytuacja przedstawiała się w ZNTK w Oleśnicy, ówczesnym Zakładzie Naprawczym Kolei Rzeszy (RAW), który zajmował się także produkcją dla wojska. Wybudowano tam szereg dużych schronów, niektóre z nich mają połączenia, inne zapewniały komunikację pod całym zakładem. Jedenaście z nich to obiekty, które znajdują się na terenie zakładów. Najwięcej (osiem) ulokowano pod halą B. Przed wejściem głównym, po przeciwnej stronie ulicy, również znajduje się duży schron.

W czasie drugiej wojny światowej zakłady wykorzystywały więźniów do pracy. Obozy rozlokowane były w trzech lokalizacjach, a w dwóch przypadkach były to tereny sąsiadujące z zakładami. Na terenie obozów znajdowały się schrony przeznaczone dla osób nadzorujących więźniów. Jeden schron, znajdujący się obecnie na terenie ogrodów działkowych, istnieje do dziś, drugi z terenu byłych działek kolejowych został wyburzony w końcu lat 90. i powstało tam osiedle.

Wądoły

Istnieje jeszcze trzeci kompleks schronów, którego zagadki nie udało się rozwiązać do dziś. Na końcu wsi, w szczerym polu, znajduje się wyspa drzew i krzewów, a w niej dwa ponadtrzydziestometrowe ciągi schronów. Mowa tu o Wądołach położonych niecały kilometr od Oleśnicy. O ich istnieniu wiem od wielu lat, od co najmniej kilku zastanawiam się nad celem ich powstania właśnie w tym miejscu. Być może na samym zastanawianiu skończyłoby się, gdyby nie któraś z rzędu wycieczka w to miejsce, podczas której odkryłam, że prócz ogólnie znanego ok. 30-metrowego obiektu znajduje się jeszcze jeden zespół schronów. Być może dwa znacznie oddalone od siebie schrony są częścią całego kompleksu schronów? Dwa są do dziś dostępne, reszta z jakichś względów została zasypana bądź uległa zniszczeniu.

Duży schron znajdujący się przed bramą główną ZNTK. Widok przedsionka schronu. Na podłodze leżą wyrwane drzwi gazoszczelne.

Pierwszą zastanawiającą mnie rzeczą jest miejsce, w którym zostały wybudowane. Lokalizacja w zasadzie nie pasuje do niczego. Znajdują się na końcu wioski w polu. Jest to powiedzmy teren trudny, oddalony od zabudowań, położony w szczerym polu. Ukształtowanie terenu też samo w sobie jest zagadką – to duże wgłębienie w terenie o powierzchni blisko 30 arów.

Skąd ta „dziura"?

Zaciekawiona tematem przeprowadziłam wywiady z wieloma najstarszymi mieszkańcami Wądołów. Jednogłośnie powtarzają wersję, jakoby w to miejsce miała spaść bomba, a wgłębienie jest efektem wybuchu. Jednak, gdy skorzysta się z Geoportalu w celu oceny ukształtowania tego terenu, na lej bombowy wcale to nie wygląda. Raczej jest to wyrobisko o w miarę symetrycznych kształtach. Ponadto na mapie z 1918 roku miejsce >>>

fot. J. Montewska

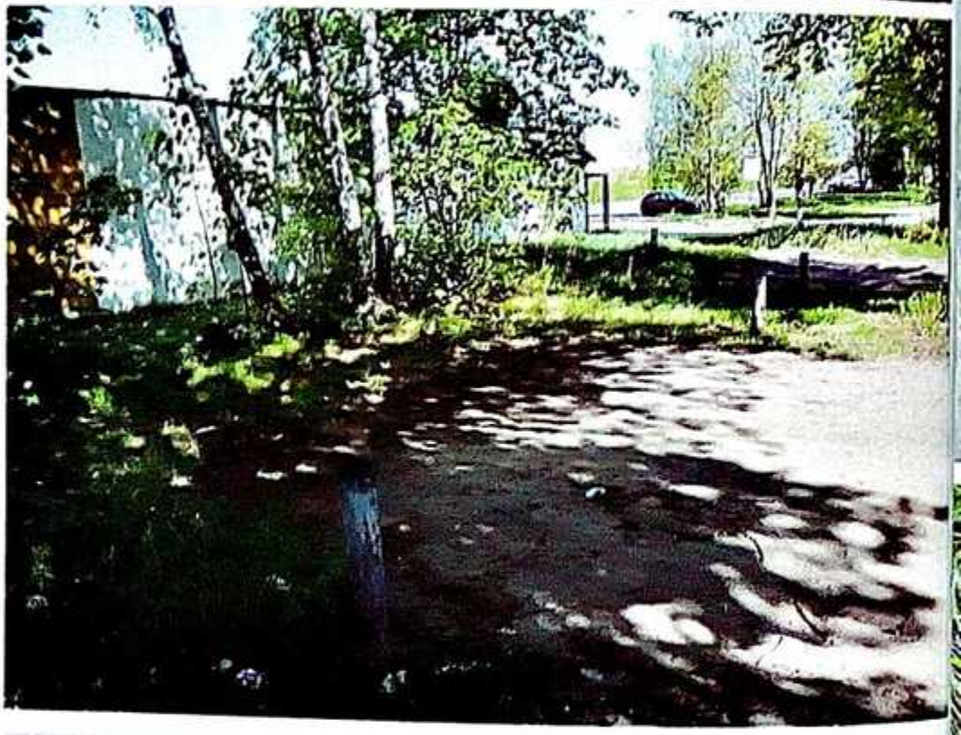
>>> to jest wyraźnie zaznaczone, co jeszcze bardziej uprawdopodabnia tezę o żwirowni lub piaskowni, a oddala pomysł o wybuchu bomby w tym miejscu. Za tym, że wydobywano tam piasek bądź żwir przemawia fakt, że schrony są właśnie tym kruszywem obsypane. Jak się okazuje pamięć starszych ludzi w tym przypadku okazała się ślepym torem, a opowieść o leju bombowym zwykłą lokalną legendą.

Szukanie podobieństw

Schrony wybudowane zostały w tamtym miejscu w latach 1942–1944 roku. Są wykonane z prefabrykatów betonowych, typowych dla niemieckich ukryć przeciwlotniczych. Posiadają system odwadniający jak i napowietrzania. Schrony wykonane z takich elementów znajdują się m.in. na stacji w podwrocławskiej Klecinie. Stały również obok mostu Grunwaldzkiego i ul. Wyspiańskiego we Wrocławiu, jednak zostały wyburzone krótko po ich przypadkowym odkryciu podczas budowy (informacje te uzyskałam dzięki archiwum dolny-slask.org). Szukałam również podobnych budowli na terenie Oleśnicy. Stawiałam na to, że schrony na byłym oleśnickim lotnisku są z takich samych elementów. Jednak ich kształty różnią się od siebie.

Powiązanie schronów z obozami okazało się trafne, ponieważ zaczęłam dokładnie analizować wszystkie miejsca, w których stały baraki więźniów. Okazuje się, że na terenie byłych działek ogrodowych (nie istnieje) stały poobozowe baraki, które były wykorzystywane na magazyny itd. Po rozwiązaniu ogrodnictwa teren został przeznaczony pod zabudowę, baraki rozebrane, pozostały tylko fundamenty oraz schrony. Samych baraków nie pamiętam, jednak jako uczennica podstawówki bawiłam się tam w chowanego. Zdałam sobie wówczas sprawę, że wrażenie, jakie odnosiłam, jakoby już podobne schrony do tych na Wądołach widziałam, nie było mylne. Mam >>>

Schron dużych rozmiarów, sądząc po rozmieszczeniu grzybków napowietrzenia. Znajdował się na terenie obozu jenieckiego przy ZNTK. Obecnie teren ogrodów działkowych.



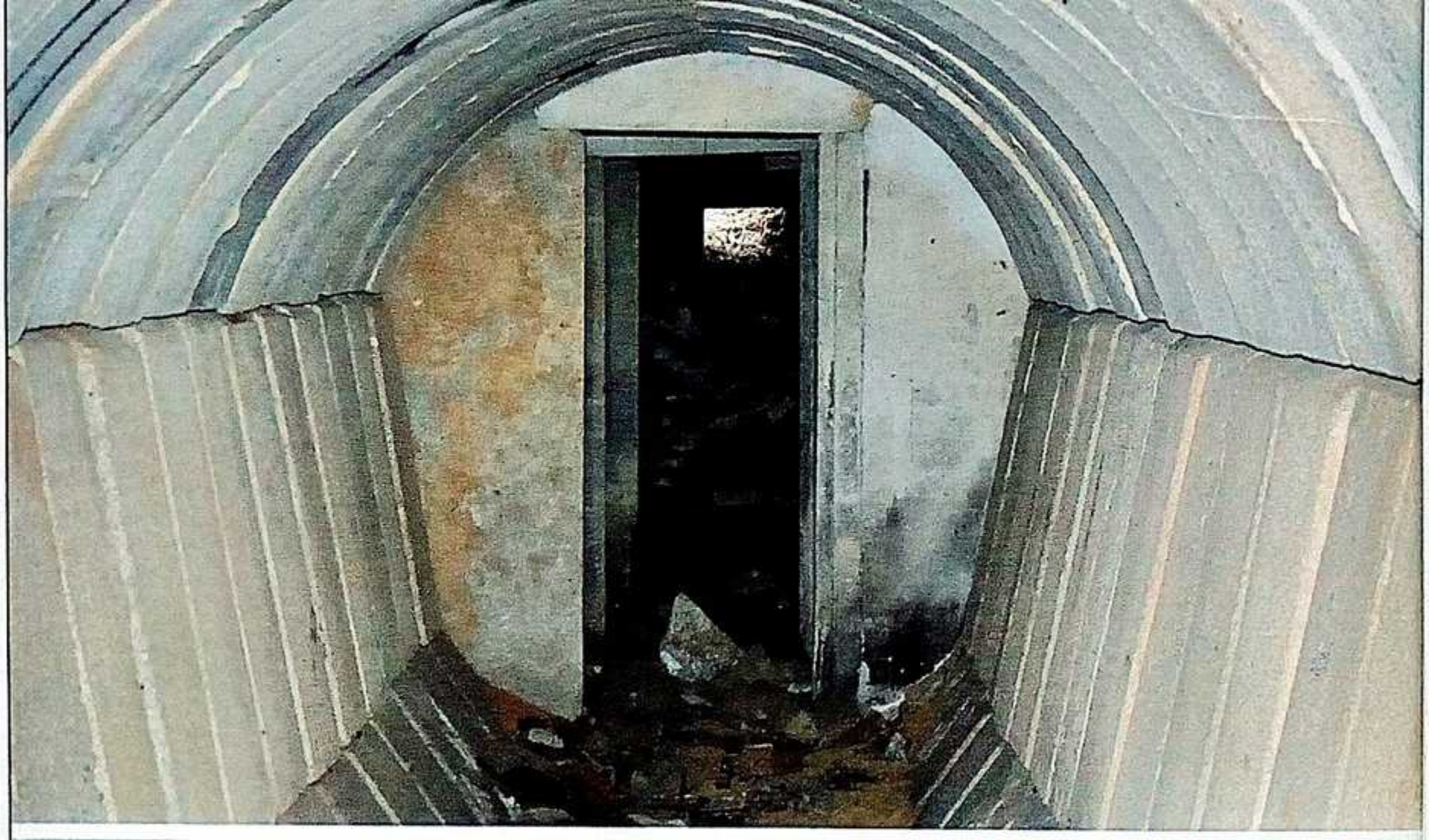
Teren, pod którym znajduje się schron przed ZNTK. Rury grzybków napowietrzania dają wstępne wrażenie o kubaturze pomieszczeń znajdujących się pod powierzchnią ziemi.

Miejsce, w którym znajdują się schrony wybudowane na Wądołach.

fot. J. Montewska

Wnętrze jednego ze schronów na Wądołach.

Wejście do pierwszego ciągu schronów.



>>> pewność, że obiekty z byłego ogrodnictwa i schrony na Wądołach były wykonane z takich samych prefabrykatów (kształt).

Cel budowy

Przedstawię teraz kilka hipotez odnośnie celu budowy.

OCHRONA PRZECIWLOTNICZA ZNTK.

Postawiłam hipotezę – jedną z kilku – o baterii przeciwlotniczej. Przy wnikliwym zapoznaniu się z tematem okazała się co najmniej słaba, by dobrze wyjaśnić cel budowy umocnień. Owszem, za baterią przemawia bliskość ZNTK, które w tamtym okresie było Zakładem Naprawczym Kolei Rzeszy (RAW). Odległość schronów od ZNTK to 900 metrów, czyli jak najbardziej odpowiednia na ulokowanie baterii przeciwlotniczej. Jednak nie znalazłam żadnej betonowej podstawy pod działo, a tym bardziej systemu takich podstaw.

SCHRONY NA POTRZEBY LUDNOŚCI ORAZ ZNTK.

To najsłabsza teoria, zważywszy na słabe zaludnienie wioski oraz odległość od ZNTK, które przecież miało swoje schrony na terenie zakładu oraz przed nim dla pracowników.

Drugi ciąg schronów, dwa korytarze przedzielone przedsionkiem.

Miejsce, w którym próbowano przedostać się do dalszych, zasypanych części kompleksu.

Jedno z istniejących wejść.

RELIKT ZIMNEJ WOJNY.

To ciekawa teoria, z którą spotkałam się całkiem niedawno, sugerująca, że schrony wybudowano dopiero na początku lat 70. Jednak ich budowa na obrzeżach miasta i to z elementów poniemieckich miała jakiś sens? Nikt tego wydarzenia, które byłoby niemałą

fot. J. Montewska

miejscową sensacją nie widział? Nieprawdopodobne.

SCHRONY NA POTRZEBY OBOZÓW JENIECKICH.

„(...) Największy obóz dla obcokrajowców znajdował się przy obecnych ZNTK. Ogółem mieszkało w nim 7–8 tysięcy osób. W obozie tym znajdowały się dwa wydzielone i pilnie strzeżone podobozy dla około 250 niewolników francuskich i 500 rosyjskich. Poza tym mieszkało tam około 800 Polaków, 2 500 Rosjan – cywilów, 300 Francuzów – cywilów, 200 Hiszpanów, 200 Litwinów, 500 Czechów, 200 Rumunów, 400 Ślązaków. Około 80 osób stanowili polscy Volksdeutsche, przeważnie z Kępna i okolic. Przy czym Ślązacy, Czesi, Rumuni, Litwini i volksdeutsche mieszkali oddzielnie i byli traktowani tak jak Niemcy. W obozie na terenie byłego ogrodnictwa PKP mieszkało około 500 Polaków i 300 Rosjan – cywilów. Poza tym istniały jeszcze dwa małe obozy. Jeden znajdował się na terenie Wądołów w sali obok restauracji na końcu wsi po prawej stronie. Mieszkało tam 42 Polaków, 36 Czechów i 24 byłych niewolników polskich. (...)".

Zatem w Wądołach znajdował się jeden z obozów oddalony od schronów zaledwie o 100 m. Być może rozwiązanie zagadki powstania tych umocnień jest ściśle związany z nimi. Wielce prawdopodobnym jest, że planowano część jeńców z przeludnionych baraków ulokowanych naprzeciwko ZNTK przenieść na teren Wądołów. To tłumaczyłoby wybudowanie być może całego kompleksu schronów, mogących pomieścić dużą liczbę strażników. A może było całkowicie odwrotnie: planowano zrobić duży obóz w Wądołach, wybudowano schrony, jednak zważywszy na dużą odległość od ZNTK i konieczność prowadzenia więźniów do pracy przez ponad 1,5 km ostatecznie z pomysłu zrezygnowano. Za tym przemawia to, że obóz na Wądołach istniał do 1943 roku.

Zastanawiające jest nieproporcjonalna liczba schronów do liczby więźniów w danym obozie. Tam, gdzie ulokowano 7–8 tysięcy robotników przymusowych i potrzebna była największa liczba osób nadzorujących więźniów, mamy tylko dwa schrony. W Wądołach mieszkały zaledwie 102 osoby, a kompleks schronów wybudowano największy. W powyższym cytacie zastanawiający jest fragment „(...) W obozie tym znajdowały się dwa wydzielone i pilnie strzeżone podobozy dla około 250 niewolników francuskich i 500 rosyjskich (...)".

Być może rozwiązanie zagadki tkwi w odpowiedzi na pytanie: nad czym pracowało 750 jeńców, skoro stworzono dwa pilnie strzeżone komanda, a pod halą B ulokowano aż 8 dużych schronów. Na terenie oleśnickiego lotniska znajdowało się biuro konstrukcyjne Luftwaffe i nie można wykluczyć, że ówczesne Zakłady Naprawcze Kolei Rzeszy (RAW) były z nim ściśle związane i pracowano nad tajnymi projektami, które wraz z ewakuacją biura i jego archiwum opuściły Oleśnicę.

Od zakończenia działań wojennych mija 73 lata, jednak do dziś pozostaje biała plama na kartach historii Oleśnicy, której wciąż nie udało się wyjaśnić, a cel budowy schronów pozostaje zagadką. <

Oznaczenia serii lub partii prefabrykatów, z jakich wykonano schrony.

Julia Montewska
Tropicielka tajemnic, pasjonatka ruin, opuszczonych pałaców, zamków i miejsc zapomnianych. Miłośniczka architektury obronnej Dolnego i Górnego Śląska, twórczyni internetowego portalu Łowcy Historii.

ŹRÓDŁA

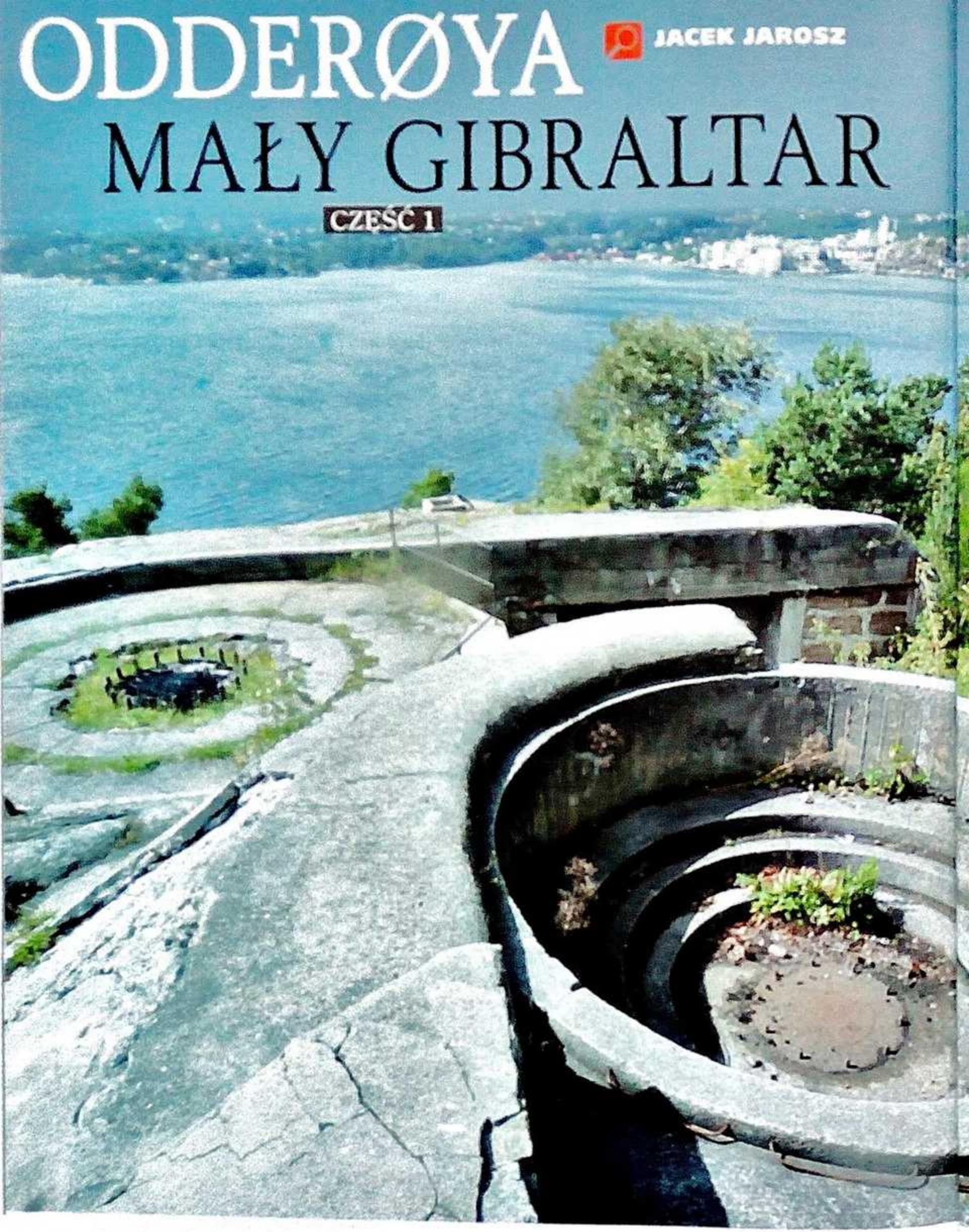
Archiwum dolny-śląsk.org,
List do redakcji Panoramy Oleśnickiej nr 4. Styczeń 1995 autorstwa P. EDMUNDA KOZIELCZYKA opublikowany na stronie Oleśnica.org

ODDERØYA

JACEK JAROSZ

MAŁY GIBRALTAR

CZĘŚĆ 1



fot. J. Jarosz

Ta norweska wyspa spełniała na przestrzeni wieków szereg różnych funkcji. Oprócz niewątpliwie najważniejszej roli militarnej jej zabudowania służyły też w pewnym momencie za lazaret, kostnicę czy stację kwarantanny.

„Stara" twierdza (XVII-XIX wiek)

Położona na południowy zachód od norweskiego portu Kristiansand[1] skalista wyspa Odderøya[2] już w drugiej połowie XVII wieku stała się miejscem, które było ważne ze względów militarnych[3]. Znajdujące się w północnej części wyspy wzgórze zostało ufortyfikowane i uzbrojone w baterię armat, w skład której wchodziły dwa działa obsługiwane przez 15 kanonierów. Wraz z usytuowanym w niewielkiej odległości na północny wschód od wyspy fortem artyleryjskim Christiansholm[4] oraz znajdującą się na położonej kilka kilometrów na południowy zachód małej wysepce fortecy Frederiksholm[5], Odderøya miała bronić wejścia do portu i miasta od strony morza. Na wspomnianym wzgórzu na początku XVIII wieku powstały – wartownia (Vaktmannsboligen), która służyła jednocześnie jako przeciwpożarowy punkt obserwacyjny dla Kristiansandu oraz prochownia (Krutthuset). Zdecydowanie większa rozbudowa fortyfikacji Odderøi miała miejsce na początku XIX wieku, kiedy to w jej ramach w latach 1807–1814 na wyspie utworzono cztery kolejne baterie artyleryjskie.

W 1807 roku sformowana została „Bateria Moździerzy" („Mørtel Batteri"), która na swoim uzbrojeniu miała dwa moździerze 50-funtowe oraz cztery armaty 24-funtowe. W roku 1849 bateria w ich miejsce otrzymała cztery nowe moździerze.

Stanowisko armaty nr 1 kalibru 152 mm „Baterii Zachodniej" ze stanowiskiem kierowania ogniem nr 1.

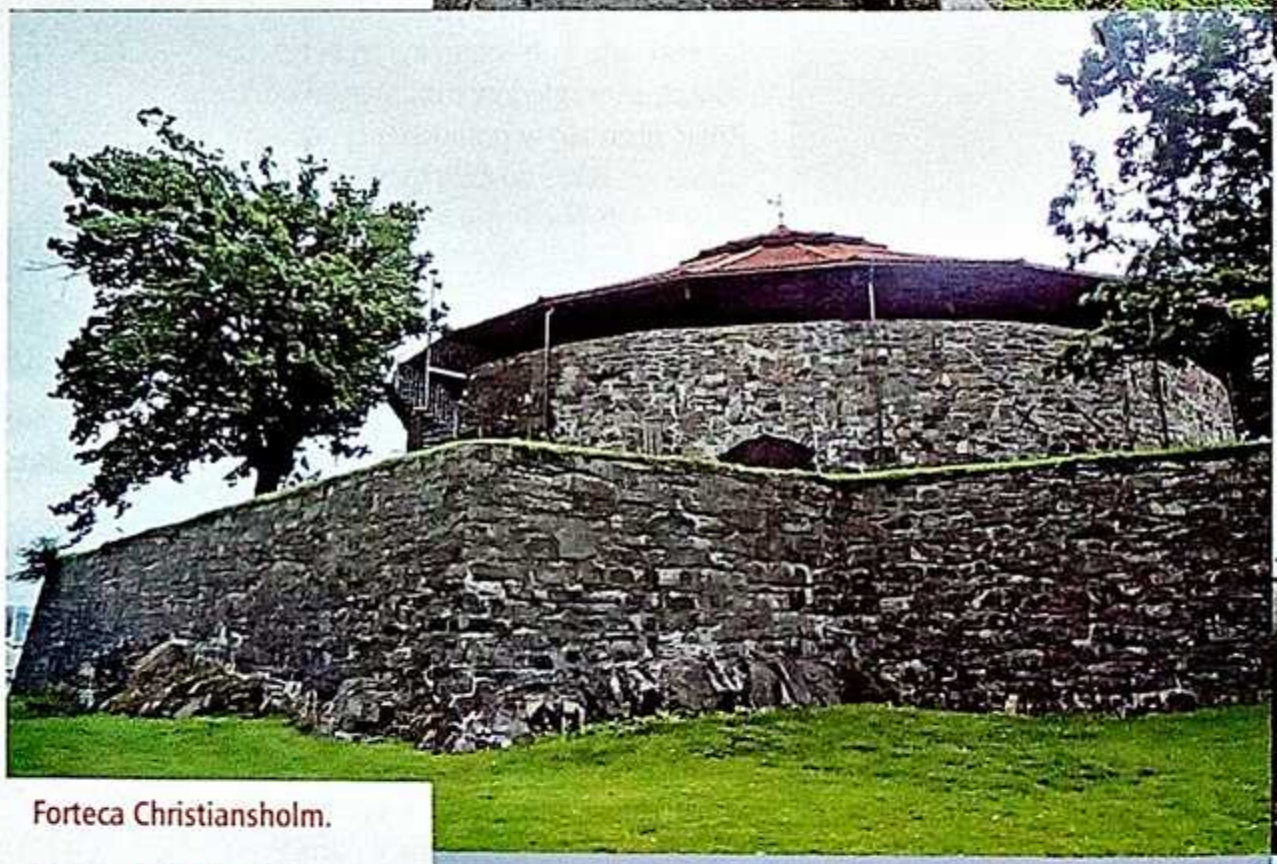
Powstała także w 1807 roku „Bateria Wschodnia" („Østre Batteri") była uzbrojona w sześć armat 18-funtowych. W roku 1837 została przezbrojona w pięć nowszych armat. Po modernizacji z roku 1848 posiadała pięć dział 24-funtowych. „Bateria Wschodnia" została rozformowana w 1872 roku. W jej pobliżu funkcjonował również system kamienno-ziemnych umocnień, znanych jako Wschodni Obóz (Østre Leir) oraz zespół baraków określany jako Wschodnie Baraki (Østre Brakke). Utworzona w 1808 roku „Bateria Zachodnia" („Vestre Batteri") była ustawiona na wzniesieniu zwanym Old Bjerg (Stara Góra). Uzbrojono ją w sześć armat 18-funtowych oraz dwa moździerze 50-funtowe. Sformowana w roku 1812 „Bateria Południowa" („Søndre Batteri") na swoim uzbrojeniu miała sześć dział 18-funtowych i cztery 8-funtowe. Stanowiska armat zostały zabezpieczone od strony nieprzyjaciela kamienno-ziemnym wałem i palisadą. Usytuowana na wysokości 24,4 m n.p.m. bateria miała zabezpieczać akweny, którymi można było dopłynąć do portów znajdujących się w północnej części wyspy – Portu Wschodniego (Østerhavnen) i Portu Zachodniego (Vesterhavnen). W 1812 roku w pobliżu „Søndre Batteri" wybudowano także wartownię. W 1838 roku bateria była uzbrojona w siedem armat, a jej obsada składała się z 42 kanonierów i 84 żołnierzy piechoty. „Baterię Południową" rozformowano w roku 1872. W 1853 roku w jej pobliżu >>>

>>> wybudowano kamienną prochownię. W 1904 roku budynek ten został rozbudowany i odtąd aż do końca lat 60. XX wieku wykorzystywano go do celów mieszkalnych. Na przełomie lat 1998–1999 prochownia została zrekonstruowana, a w 2005 otrzymała nowy dach.

Oprócz niewątpliwie ważnej roli militarnej wyspa wypełniała także szereg innych funkcji. W latach 1801–1804 na wspomnianym już powyżej ufortyfikowanym wzgórzu wybudowano dwa budynki lazaretu (Lasaretthøyden) oraz kostnicę. Później, aż do roku 1914, wykorzystywano je jako element stacji kwarantanny (Karantenestasjonen), która była największym tego rodzaju obiektem w północnej Europie. W jej pobliżu wybudowano budynek, który służył do kontaktów osób przechodzących kwarantannę ze światem zewnętrznym. Przeznaczony dla jednostek pływających ze „zdiagnozowaną zarazą" port kwarantanny (Karantenehavnen) znajdował się na południe od stacji, przy czym obiekty te były połączone wysokim, solidnym kamiennym murem (Karantene Muren), który miał zapobiec możliwości rozprzestrzeniania się ewentualnej zarazy. Oddzielający stację kwarantanny od pozostałej części wyspy mur został wybudowany w latach 1800–1807. Akwen portu kwarantanny określany był jako Odderøya Hullet.

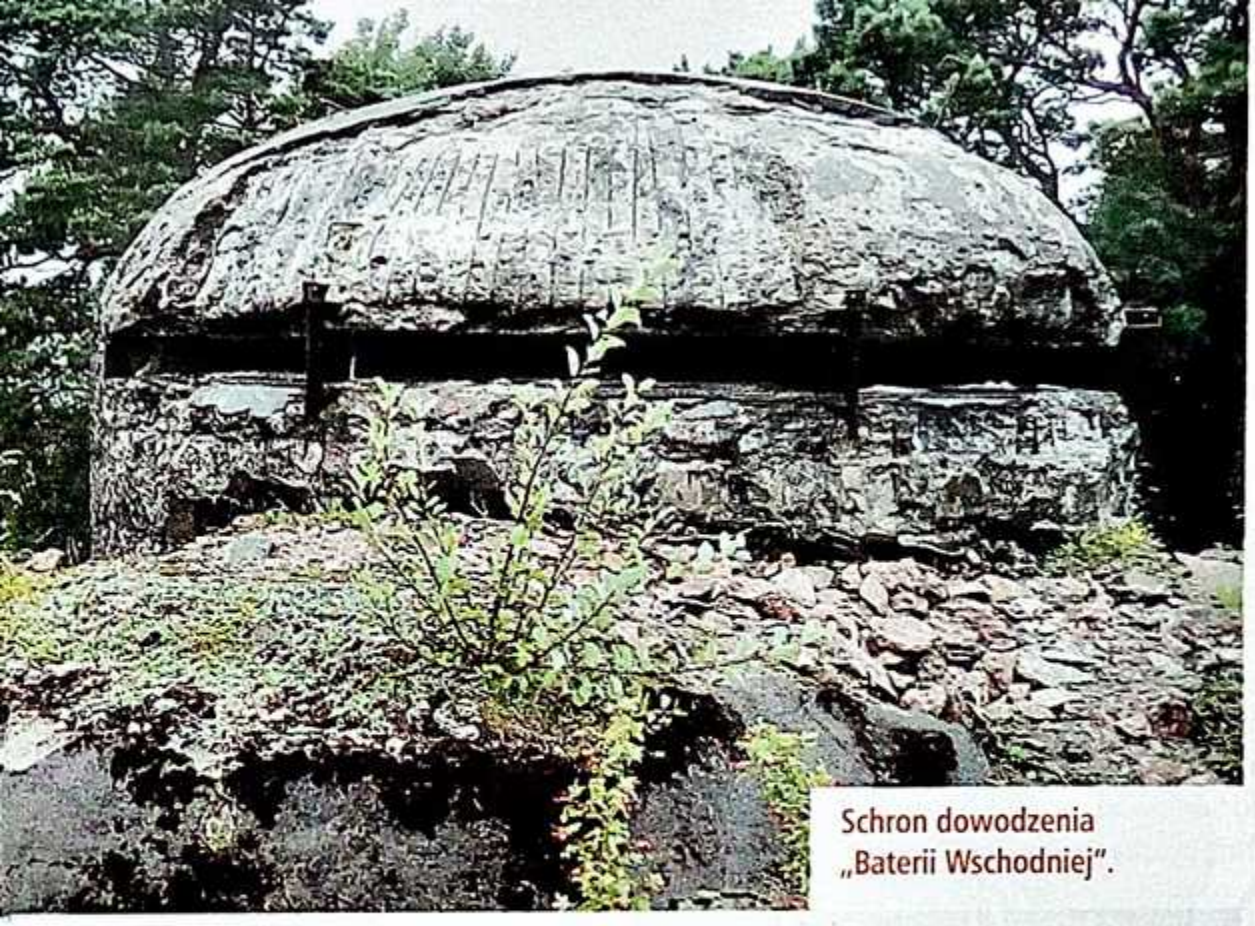
W jego północnej części położona jest zatoka Bendiksbukta. Statki generalnie cumowały do boi cumowniczych, jednak jeśli było ich zbyt dużo, musiały oczekiwać na swoją kolej na kotwicowisku. W znajdującej się na południe od portu kwarantanny wysepce Blegerøya usytuowany był budynek, w którym dokonywano zabiegów „odkażających" bagaże (fumigacja, oczyszczanie i przewietrzanie). W latach 80. i 90. XIX wieku na południe od stacji, w pobliżu zatoki Kjerregårdsbukta powstał cmentarz choleryczny (Kolera Kirkegård). W południowej części powyższej zatoki wybudowano przystań, znaną jako Daumanns Brygga.

Jedna z armat XIX-wiecznej „Baterii Południowej".



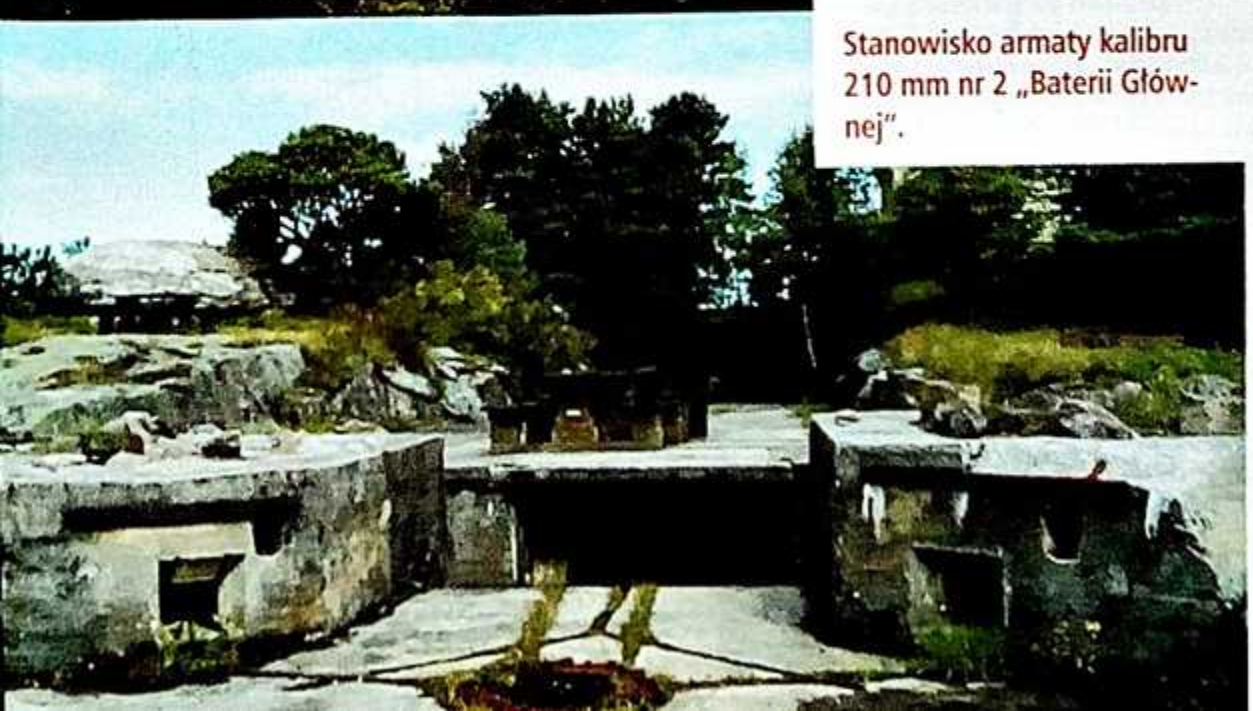
Forteca Christiansholm.

Widok z Christiansholmu na wyspę Odderøya.



Schron dowodzenia „Baterii Wschodniej".

Schron dowodzenia „Baterii Plażowej Wschodniej" ze stanowiskiem nr 2 działa kalibru 65 mm.



Stanowisko armaty kalibru 210 mm nr 2 „Baterii Głównej".

fot. J. Jarosz

Początkowo Kristiansand miał być portem kwarantanny dla Norwegii, Danii i Holsztynu, jednak wkrótce zaczęło z niego korzystać także szereg innych państw.

Na północny zachód od lazaretu znajdował się dom komendanta twierdzy (Kommandant Bolig), natomiast na południe dom wałmistrza (Vollmester Bolig). Później w pobliżu tego drugiego powstała hala sportowa (Idretss Hall).

W 1828 roku komisja do spraw latarni morskich stwierdziła, że latarnię mającą zabezpieczać port w Kristiansandzie należy wybudować w południowo-zachodniej części Odderøi. Latarnia morska na wyspie (Odderøya Fyr) swoją pracę rozpoczęła w listopadzie 1832 roku. Z obiektu tego na pobliskie wzgórze poprowadzono składające się ze 126 stopni schody (Fyrtrappen), które funkcjonowały do roku 1905. W 1874 roku powstał przy latarni budynek dla obsługi, który w dobrym stanie zachował się do dziś.

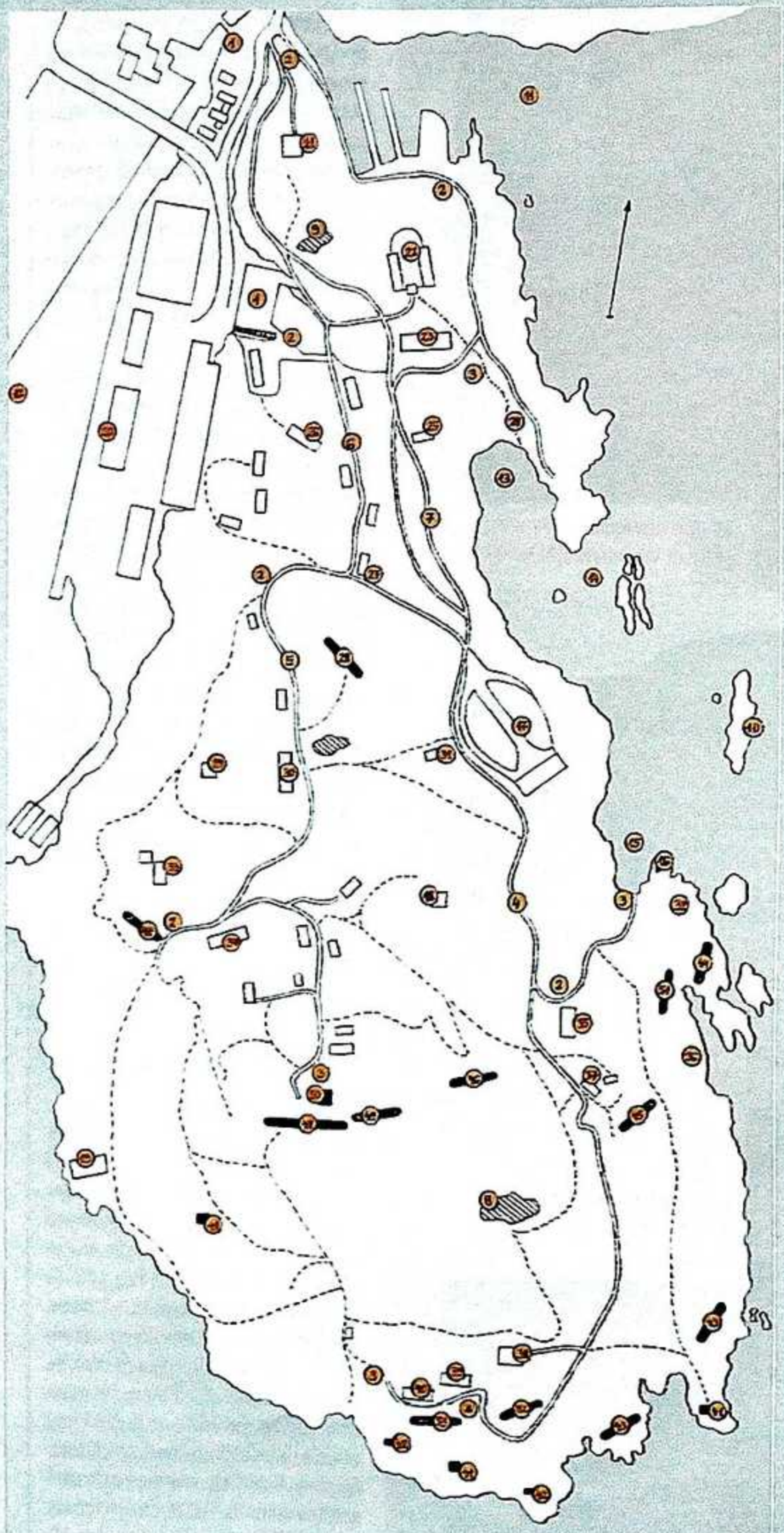
Ciekawostką przyrodniczą jest znajdująca się w południowo-wschodniej części wyspy spora jaskinia (Hulen). Interesujący jest także usytuowany na zachód od Lasaretthøyden niewielki zbiornik wodny zwany Stawem Traszki (Salamander Dammen).

„Nowa" twierdza (XX wiek)

Na początku XX wieku Norwegowie postanowili z Odderøi stworzyć prawdziwą fortecę, której uzbrojenie miało nie odbiegać od stosowanych na świecie najnowszych systemów artyleryjskich. Budowa fortyfikacji uzyskała finansowanie z budżetu na lata 1900–1904. Prace ukończono w 1904 roku. W ich trakcie na wyspie ustawiono pięć baterii dział kalibru od 152 mm do 240 mm oraz kilka lekkich armat kalibru 65 mm. Powstała również cała niezbędna do funkcjonowania twierdzy infrastruktura.

W południowej części wyspy umiejscowione zostały >>>

MAPA ODDERØI



BATERIA 240 mm
BATERIA 240 mm
BATERIA 152 mm
BATERIA 65 mm
BATERIA POLOWA 75 mm
BATERIA Z POCZĄTKU XIX w
STANOWISKO DOWODZENIA
STANOWISKO REFLEKTORA
SCHRON Rs 58c

1. Parking
2. Tablica informacyjna
3. WC
4. Droga Rosenvolds Vei
5. Droga Kaserne Vei
6. Droga Parade Vei
7. Droga Karentine Vei
8. Zbiornik wody w pobliżu siłowni
9. Staw Salamander Dammen
10. Wysepka Blegerøya
11. Port Wschodni
12. Port Zachodni
13. Zatoka Bendiksbukta
14. Port kwarantanny
15. Zatoka Kjerregårdsbukta
16. Przystań Daumanns Brygga
17. Amfiteatr
18. Wieża telekomunikacyjna, w której okolicy w czasie I wojny światowej znajdowała się bateria armat przeciwlotniczych
19. Latarnia morska
20. Magazyny portowe
21. Dom komendanta
22. Lazaret, w pobliżu którego w XVII wieku ustawiono baterię armat
23. Hala sportowa
24. Mur kwarantanny
25. Dom wałmistrza
26. Magazyn
27. Szpitalik
28. Stanowisko baterii armat polowych, obecnie służące jako punkt widokowy
29. Domek wypoczynkowy z kominkiem
30. Koszary
31. Magazyn kabli
32. Cmentarz choleryczny
33. Mesa
34. Kantyna
35. Wschodni Obóz
36. Jaskinia
37. Wschodnie Baraki
38. Siłownia
39. Prochownia
40. Wartownia
41. Stanowisko reflektora
42. Schron bojowy typu Rs 58c „Tobruk"
43. Bateria składająca się z od 1 do 2 dział kalibru 65 mm
44. „Bateria Plażowa Wschodnia" (polowa)
45. „Bateria Wschodnia" (XX w.)
46. „Bateria Centralna"
47. „Bateria Zachodnia"
48. „Bateria Haubic"
49. „Bateria Główna"
50. Stanowisko dowodzenia artylerią
51. „Bateria Wschodnia" (XIX w.)
52. „Bateria Plażowa Południowa"
53. „Bateria Południowa" (XIX w.)

>>> niedaleko od siebie trzy baterie armat kalibru 152 mm L 47,5 Armstronga M 1897[6]. Każda z nich składała się z dwóch pojedynczych dział. Patrząc od zachodu na wschód były to: „Bateria Zachodnia" („Vestre Batteri"), „Bateria Centralna" („Mellom Batteri") i „Bateria Wschodnia" („Østre Batteri"). Sformowana w 1903 roku „Bateria Zachodnia" posiadała dwa betonowe, odkryte stanowiska armat i dwa stanowiska kierowania ogniem. Podobnie wyglądały pozostałe dwie baterie, przy czym „Bateria Centralna" miała tylko jedno stanowisko kierowania ogniem, a „Bateria Wschodnia" nie miała go wcale. Ponadto ta ostatnia według pierwotnych planów miała otrzymać trzy armaty kalibru 152 mm, jednak ostatecznie skończyło się na dwóch. „Bateria Wschodnia" jako jedyna miała także schron amunicyjny. W roku 1916 wszystkie trzy baterie otrzymały po jednym schronie dowodzenia oraz po jednym schronie przeciwlotniczym.

Na wschód od latarni morskiej usytuowano składającą się z czterech pojedynczych haubic kalibru 240 mm L 16 St. Chamond M 1902[7] „Baterię Haubic" („Haubitz Batteri") z własnym schronem dowodzenia. W jej pobliżu z czasem wybudowany został schron dowodzenia artylerią wyspy.

Pomiędzy „Baterią Haubic", a „Baterią Centralną" w 1904 roku ustawiona została składająca się z dwóch armat kalibru 210 mm L 46 St. Chamond M 1902[8] „Bateria Główna" („Hoved Batteri"). Jej schron dowodzenia powstał na przełomie lat 1913–1914.

Oprócz dział kalibru 240 mm, 210 mm i 152 mm Norwegowie zainstalowali na wyspie także lekką dwudziałową baterię armat kalibru 65 mm L 43 Hotchkissa M 1885[9]. W południowo-wschodniej części wyspy powstała „Bateria Plażowa Wschodnia" („Østre Strand Batteri"). Bardziej na południe ustawione zostały dwie kolejne baterie, które na swoim uzbrojeniu miały od jednego do dwóch dział kalibru 65 mm[10].

mapa: J. Jarosz

Ustawiono je jednak na zdecydowanie prostszych stanowiskach. Na wyspie znajdowały się także cztery mobilne armaty polowe kalibru 75 mm M 1901 uformowane w dwie baterie. W południowej części wyspy, w pobliżu siłowni, swoje stanowiska miała „Bateria Plażowa Południowa" („Søndre Stand Batteri"), natomiast druga polowa bateria usytuowana była na wzniesieniu w centralnej części Odderøi, gdzie obecnie znajduje się punkt widokowy (Utsikt). W 1917 roku w środkowej części wyspy ustawiona została bliżej nieokreślona bateria przeciwlotnicza. Obecnie w tym miejscu znajduje się wieża telekomunikacyjna (Teletårn), na północ od której w 2007 roku powstał amfiteatr (Odderøya Amfi)[11].

W południowo-zachodniej i południowo-wschodniej części Odderøi zainstalowane zostały dwa reflektory (Lyskaster), do pracy których energię elektryczną dostarczała wybudowana w pobliżu ich stanowisk w latach 1902–1903 siłownia (Maskinstasjonen). W obiekcie tym znajdował się opalany węglem kocioł parowy oraz prądnica. Siłownia zabezpieczała także energię do obsługi urządzeń znajdujących się w schronach dowodzenia. Wodę do kotła parowego pozyskiwano z wykopanej w pobliżu studni.

W środkowej części wyspy znajdował się magazyn kabli (Kabel Lager), które były wykorzystywane do połączenia siłowni z urządzeniami zasilanymi energią elektryczną. Wobec generalnych problemów z zabezpieczeniem w wodę, na znajdujących się na północ od siłowni mokradłach w 1909 roku ustawiono tamę, która spowodowała powstanie zbiornika wodnego (Tjernet). Sześciokątne drewniane wrota tamy dawno temu już przegniły, jednak przy niskim stanie wody są nadal dobrze widoczne. W pobliżu „Baterii Zachodniej" znajdowały się ponadto: koszary (Mannskaps Forlegning), mesa (Messe), kantyna (Kantine) oraz domek wypoczynkowy z kominkiem (Peise Stua). W północnej części wyspy usytuowany był także szpitalik (Sykestue).

Jacek Jarosz
Nauczyciel, specjalista w zakresie marynistyki, badacz historii statków, miłośnik historii i fortyfikacji.

PRZYPISY

[1] Największe miasto prowincji Vest-Agder.

[2] Powierzchnia wyspy sięga około 750 ha, a jej najwyższy punkt wynosi 92 m n.p.m. (Overberget lub Odderøyatoppen). Odderøya ma długość 1,5 km i szerokość 0,7 km, a długość jej linii brzegowej dochodzi do 4 km.

[3] W sumie wyspa była „aktywna" pod względem wojskowym w latach 1667-1993.

[4] Twierdza Christiansholm (Christiansholm Festning) została ukończona w 1672 roku. Jej projektantem był Willem Coucheron. W aktywnej służbie pozostawała do roku 1872. Obecnie przyzwoicie odrestaurowany obiekt można zwiedzać bezpłatnie.

[5] Forteca Frederiksholm (Frederiksholm Festning) została ukończona w 1662 roku. W aktywnej służbie pozostawała do roku 1804 oraz następnie w latach 1808-1874. Obecnie znajduje się w ruinie. Ponieważ usytuowana jest na małej wysepce bez dostępu do stałego lądu, dotrzeć można do niej jedynie jednostką pływającą.

[6] Armata kalibru 152 mm L 47,5 Armstronga M 1897 miała donośność 15 500 m, a jej szybkostrzelność dochodziła do dwóch wystrzałów na minutę. Działo było zamontowane w otwartej z tyłu wieży.

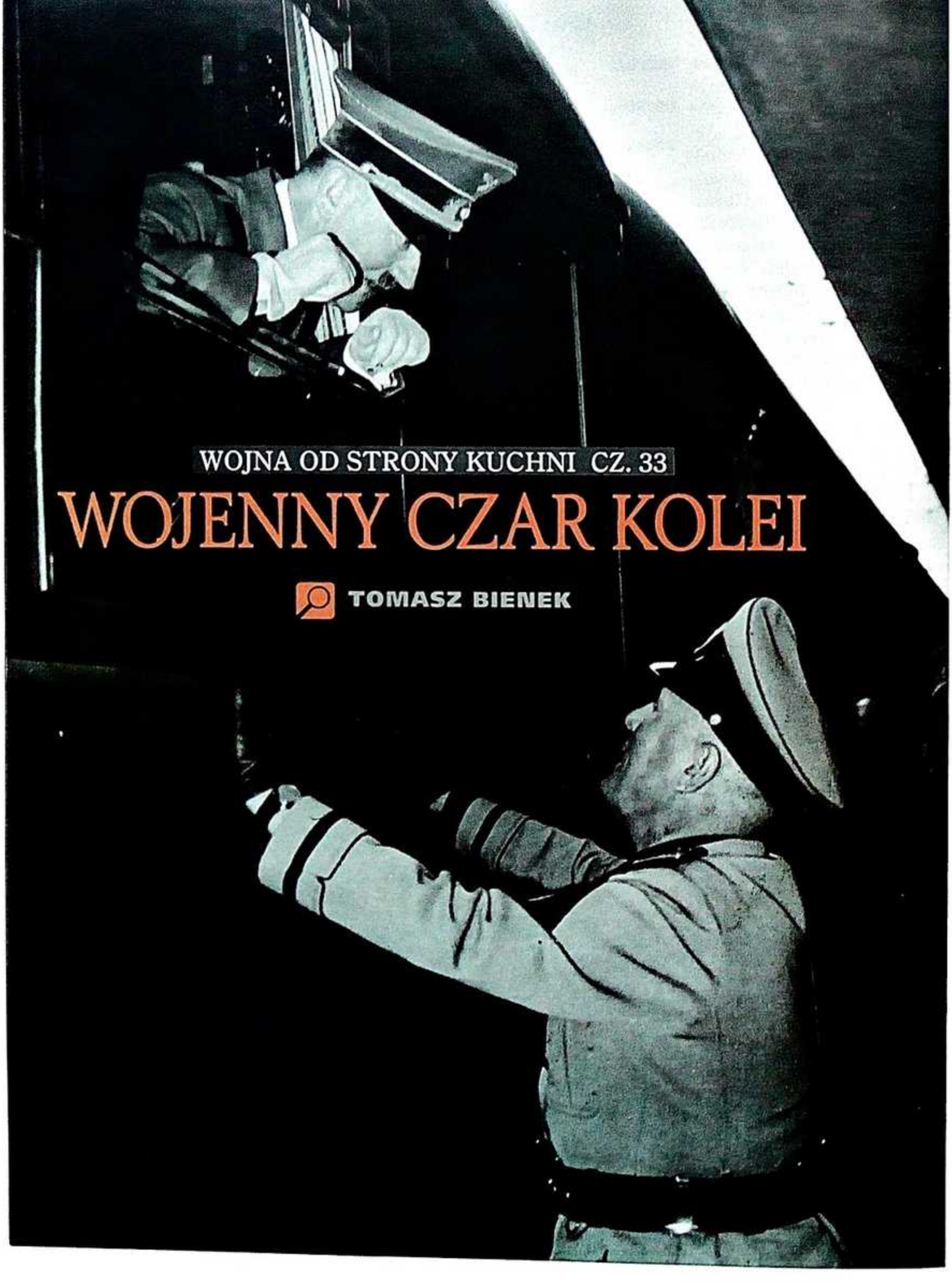
[7] Haubica kalibru 240 mm L 16 St. Chamond M 1902 miała donośność 9000 m, a jej szybkostrzelność wynosiła jeden wystrzał na minutę. Działo zamontowane było w otwartej z tyłu wieży.

[8] Armata kalibru 210 mm L 46 St. Chamond M 1902 miała donośność sięgającą 16 800 m, a jej szybkostrzelność dochodziła do dwóch wystrzałów na minutę. Pocisk miał masę 140 kg, a zawarty w nim materiał wybuchowy ważył 14,2 kg. Ładunki miotające znajdowały się w jedwabnych woreczkach. Zamek armaty był śrubowy. Działo było zamontowane w otwartej w tylnej części wieży.

[9] Były to tak zwane działa typu „HS" (Hurtiskytende Kanoner). Ustawione na podstawach cokołowych miały maski przeciwodłamkowe. Lufa działa miała masę 580 kg, a szybkostrzelność dochodziła do 10-12 wystrzałów na minutę. Donośność pocisku o masie 4,44 kg sięgała 5000 m. Działo posiadało zamek śrubowy, a nabój był zespolony. Po przejęciu przez Niemców armatę oznakowano jako 6,5 cm K L/43 (n).

[10] Pisze o nich J-B. Wahl w swojej pracy „Mur de L'Atlantique en Norvège (I)".

[11] Amfiteatr może pomieścić 22 000 widzów. Popularne koncerty muzyczne na wyspie zaczęły odbywać się w 1992 roku. W ich trakcie publiczność mogła podziwiać występy takich wykonawców, jak: Aerosmith, Alice Cooper, Bob Dylan, Bryan Adams, David Bowie, Oasis, Ozzy Osbourne, Sting, czy też The Who.



WOJNA OD STRONY KUCHNI CZ. 33

WOJENNY CZAR KOLEI

TOMASZ BIENEK

W obsłudze pociągu Hitlera, złożonej z kilkudziesięciu osób, znajdowało się kilkunastu kelnerów i kucharzy, którzy wcześniej byli pracownikami Mitropy. Oni właśnie szykowali na pokładzie „Ameriki" posiłki dla jej najważniejszego pasażera, który jak wiadomo nie jadł mięsa.

Kolekcjonerskie peregrynacje po rozmaitych aspektach wojny koncentrują się na przedmiotach ściśle wojskowych, tzw. militariach. W cieniu armii pozostaje jednak wciąż pewna niedoceniana instytucja, swego czasu odgrywająca kluczową rolę w podboju nowych terytoriów, usprawniająca wojskowe dostawy, a wręcz umożliwiająca kampanie wojenne; a przez to własny rozwój – mianowicie kolej żelazna.

Świadomie podnoszę tezę, że wszelkie relikty przeszłości związane z koleją stanowią militarne pamiątki w takim stopniu, jak hełmy czy bagnety. Pozostają przy tym symbolami minionej epoki, z właściwym jej przepychem oraz tendencją do rozwiązywania sporów za pomocą armat i czołgów. Możliwość szybkiego przerzucania wojsk żelaznym szlakiem, szansa na transport ogromnych ilości zaopatrzenia po terenie pozbawionym dobrych dróg, możliwość posadowienia na kolejowych platformach ciężkich dział – to zaledwie kilka powodów, dla których sztaby generalne żywo interesowały się rozwojem kolei. Wiele kolejowych połączeń powstało tylko ze względów strategicznych, a sam fakt umundurowania kolejarzy świadczy o zmilitaryzowanym charakterze kolei. Cała doktryna wojenna Prus została oparta na rozwoju kolejowych połączeń. Mówi się, że kolej zdobyła świat – w latach wojen światowych zdobywała go w sensie dosłownym.

Kuchnia na kołach

Wojenne oblicze kolei miało też swój aspekt aprowizacyjny. Wagon restauracyjny był nieodłącznym elementem każdego pociągu sztabowego, pełniąc rolę kantyny na kołach. W ten sposób w zakresie wyżywienia pociągi te, będące ruchomymi centrami dowodzenia, wciąż znajdującymi się w trasie, były w miarę samowystarczalne. Personel kuchenny szykował podczas jazdy mniej lub bardziej wyszukane potrawy, a odpowiednią ilość zapasów przewożono w wagonie gospodarczym. Dotyczy to zwłaszcza pociągów sztabowych Wehrmachtu, ale składów o takim przeznaczeniu używały np. obie strony wojny domowej w Rosji w latach 1917–1923. Na bezkresnych rosyjskich przestrzeniach kolej, zwłaszcza w zimie, była jedynym szybkim środkiem komunikacji. W tej materii od czasu wojny rosyjsko-japońskiej (1904–1905) niewiele zmieniło się do ataku Niemiec na ZSRR. W wyniku prowadzenia wojny na ogromnych obszarach, wydłużyły się zresztą trasy wszystkich wojskowych pociągów, i często nawet zwykłe transporty wyposażano w wagony kuchenne, pełniące rolę kolejowych kuchni polowych. Na rosyjskim stepie czy syberyjskich bezdrożach często nie było nawet stacji czy miejscowości, w których można by pobrać odpowiednią ilość żywności, więc pociąg musiał zabrać zapas na całą trasę. Podobna sytuacja panowała pod koniec wojny w Europie, a Stephen E. Ambrose, autor „Kompanii braci", tak opisuje transport koleją amerykańskich oddziałów: „Każdy żołnierz dostał po pięć racji K jako suchy prowiant na drogę, co zapowiadało długą drogę. (...) Zniszczenia poczynione w niemieckiej sieci kolejowej przez alianckie ataki powietrzne były tak wielkie, że aby dostać się z Zagłębia Ruhry do południowych Niemiec, trzeba było >>>

1 Talerz śniadaniowy i bulionówka z zastawy pokładowej Mitropy z okresu wojny. Zwracają uwagę sygnatury opatrzone datami produkcji (1939, 1941), niewiele różniące się od oznaczeń naczyń koszarowych.

2 Półmisek z logo Ostbahn.

fot. Tomasz Bieneк, Narodowe Archiwum Cyfrowe

>>> pociąg skierować przez Holandię, Belgię, Luksemburg i Francję".

Mitropa w służbie Hitlera

Znamienne jest, że kultowa – ze względu na swój wojenny rodowód – niemiecka Mitropa, będąca odpowiednikiem polskiego powojennego Warsu, czyli spółka zajmująca się eksploatacją wagonów sypialnych i restauracyjnych, została powołana do życia w 1916 roku, gdy Niemcy byli pewni rychłego zwycięstwa w I wojnie światowej. Także sama nazwa, Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft (w wolnym tłumaczeniu – „środkowoeuropejska spółka akcyjna wagonów sypialnych i restauracyjnych"), sugeruje ideę organizacji, nadzorującej wagony restauracyjne i sypialne w przyszłej, podbitej już przez cesarstwo Mitteleuropie, po której żelaznych szlakach kursować będą pociągi Deutsche Reichsbahn. Rok 1916 przyniósł też istnienie „wojennego" Orient Expressu. Reprezentujący wysoki standard ekspres o nazwie Balkanzug (złożony po części właśnie z wagonów Mitropy) kursował na strategicznej magistrali Berlin – Konstantynopol, łącząc stolicę Cesarstwa Niemieckiego z Monarchią Austro-Węgierską i kolejnym wielkim sojusznikiem Niemiec – Imperium Osmańskim. Trasa pociągu wiodła m.in. przez Żagań, Legnicę, Wrocław, Opole i Racibórz. Ekspres ten przejął w państwach centralnych rolę Orient Expressu, którego kursowanie na legendarnej trasie Paryż – Konstantynopol uniemożliwiały fronty I wojny światowej.

Związki kolei z wojskowością w latach 1914–1945 doskonale obrazują losy taboru Mitropy. Wkrótce po dojściu Hitlera do władzy firma zmieniła nawet swoje logo – literę M umieszczoną nad kołem lokomotywy zmieniono na symbol przypominający jedną z odmian hitlerowskiego orła. Znakiem tamtych realiów jest popularne zdjęcie dokumentalne przedstawiające Hitlera

Karta prowiantowa żołnierza Wehrmachtu z września 1944 roku. Jak widać na blankiecie, część produktów przewidziana jest do dystrybucji poprzez Eisenbahnküchenwagen, wagon kuchenny.

Romantyzm podróży ekspresem przez dzikie bezdroża połączony z tęsknotą za kolonialnymi podbojami przejawił się w niemieckim filmie przygodowym Kongo-Express z grudnia 1939 rok; na zdjęciu folder reklamowy tej produkcji. Obecnie po żelaznych szlakach Afryki kursuje kilka luksusowych pociągów retro złożonych z oryginalnego taboru z lat 30., dzięki którym podróżni, za cenę bajońskich sum, na jakie opiewają koszty przejazdu, mogą na kilka dni przenieść się w czasie oraz zaznać wykwintnej obsługi ówczesnych wagonów restauracyjnych.

Amatorskie zdjęcie wykonane gdzieś na froncie wręcz namacalnie ukazuje związki Mitropy z Wehrmachtem.

fot. Tomasz Bienek

w oknie wagonu swojego pociągu, na burcie którego widać nazistowskie logo Mitropy. Po wybuchu wojny sporą część taboru Mitropy zmobilizowano do Wehrmachtu. Wagony te, przemalowane na wojskowe barwy, wchodziły w skład rozmaitych składów specjalnych i sztabowych, bo oprócz legendarnego pociągu „Amerika", którym poruszał się Hitler, tego typu składów było znacznie więcej. Używali ich zarówno nazistowscy dygnitarze, jak i dowódcy wojskowi. Każdy z tych pociągów posiadał wagon restauracyjny oraz gospodarczy z zapasem prowiantu i wody pitnej. W obsłudze pociągu Hitlera, złożonej z kilkudziesięciu osób, znajdowało się kilkunastu kelnerów i kucharzy, którzy wcześniej byli pracownikami Mitropy. Oni właśnie szykowali na pokładzie „Ameriki" posiłki dla jej najważniejszego pasażera, który jak wiadomo nie jadł mięsa. Były to więc głównie potrawy z warzyw, dania przyrządzane ze szparagów, papryki, groszku, także z ziemniaków i marchwi, często z dodatkami ryżu i szpinaku, zupy warzywne i sałatki, a także dania na bazie makaronu i desery owocowe. Swoim pociągiem sztabowym dysponował też Mussolini. W wagonie restauracyjnym tego składu królowały wszelkie dania kuchni włoskiej oraz szeroki asortyment win. W zapasach prowiantu nie mogło zabraknąć wielkich ilości czosnku, który był uwielbiany przez Duce. Co ciekawe, włoski dyktator zadowalał się niezbyt wyszukanymi potrawami. Często żądał prostej sałatki z siekanego czosnku w oleju z dodatkiem soku z cytryny.

Wagonowy luksus

Mówiąc o Mitropie, warto poświęcić kilka słów samej obyczajowości i randze, jakimi cieszyło się kolejnictwo i podróże pociągami w tamtym okresie. Zdjęcia dokumentalne i foldery z lat 20., 30. i 40. ukazują prawdziwe restauracje na kołach, i choć oczywiste jest, że przepych tamtej epoki zabrała właśnie wojna, której bestialstwa na różnych płaszczyznach usprawniła także kolej, realia ówczesnych podróży szybkimi pociągami stanowią dla badacza ciekawe zagadnienie.

W II RP od 1929 roku właścicielem wagonów restauracyjnych w polskich pociągach było Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych Wagons-Lits Cook. Wagony restauracyjne przyciągały nie tylko smacznymi

>>>

Na pokładach pociągów specjalnych Wehrmachtu używano standardowych naczyń fajansowych produkowanych dla wojska.

Niewielkich rozmiarów dzbanuszek na mleko z logiem Mitropy z wczesnego okresu powojennego.

Mały talerzyk PKP pod filiżankę kawy.

>>> posiłkami, ale też atrakcyjnymi cenami potraw.

– Podobno co sprytniejsi lwowianie odkryli wówczas, że warto stołować się w pociągach. Wystarczyło kupić najtańszy bilet trzeciej klasy na trasie Lwów Dworzec Główny-Lwów Podzamcze i z powrotem, by w czasie tej nie za długiej jazdy zjeść tani, smaczny posiłek w wagonie restauracyjnym. Dobre jedzenie i elegancka obsługa kelnerska pozostały, jakże ważnym, atutem ówczesnych PKP – opisuje znawca historycznych kulinariów Piotr Adamczewski. – W rzeczywistości, w porach posiłków seryjnych (śniadanie, obiad, podwieczorek i kolacja), zapowiadanych przez służbę restauracyjną, ceny są zupełnie przystępne, nie wyższe niż w zwykłej, przyzwoitej kawiarni czy restauracji. „W porze obiadu i kolacji otrzymujesz gotowe menu – małe (tańsze) z trzech dań lub duże (droższe, bo obfitsze) – z sześciu", zapewniała kolej.

Oprócz eleganckich wagonów restauracyjnych do ówczesnych szybkich pociągów doczepiano też wagony kąpielowe – wyposażone w łazienki z wannami i prysznicami, wagony sypialne z wygodnymi przedziałami czy wagony potocznie nazywane „kawa-brydż", będące rodzajem kawiarni i palarni na kołach. W taborze z wyższej półki PKP posiadały też wagony „dancing-bar", na pokładach których można było organizować imprezy z tańcami i muzyką rozrywkową.

Jakie były dalsze losy tego luksusowego taboru po 1939 roku? Trudno powiedzieć, ale na pewno nie służył już Polakom, i zapewne część zdobytych wagonów została porozdzielana po składach różnych pociągów specjalnych Wehrmachtu. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że tabor Orient Expressu, który w 1940 roku wpadł w niemieckie ręce podczas kampanii na Zachodzie, trafił do służby w Wehrmachcie.

Restauracja dworcowa „Mitropa" w Krakowie.

Wagony te zachowały swój standard, zmieniły się jednak z zewnątrz – z myślą o nowej roli pokryto je kamuflażem.

Po co marynarzom pociąg?

Po opanowaniu Europy przez III Rzeszę, Mitropa wróciła do planów z poprzedniej wojny, zamierzając wystawić nazistowski odpowiednik Orient Expressu. Tym razem miał on kursować na naprawdę długich trasach. Podbicie większości kontynentu i dobre stosunki z licznymi państwami satelickimi III Rzeszy sprzyjały temu planowi. Hitlerowskim superekspresem mieli podróżować dyplomaci, wojskowi oraz przemysłowcy III Rzeszy i sojuszniczych krajów, którzy w swoich licznych misjach związanych z budową „nowego ładu" musieli szybko, ale i wygodnie przemieszczać się po kontynencie. W ostateczności jednak pociąg ten nigdy nie wyruszył

fot. Tomasz Bienek, NAC

Talerz Organizacji Todt, wyprodukowany na jej potrzeby w Norwegii przez firmę „Norge Porserunn PP" z dużym prawdopodobieństwem mógł służyć budowniczym hitlerowskiej „kolei polarnej".

Miska z kantyny przy lokomotywowni w Senftenberg, nosząca na dnie sygnatury hitlerowskiego Frontu Pracy.

w regularną trasę, w związku z aktywnością partyzantki na Bałkanach i na wschodzie Europy – także w Polsce. W realiach partyzanckiej „wojny o szyny" skład taki byłby łakomym kąskiem dla każdej grupy dywersyjnej, więc uruchomienie tego połączenia odłożono na czasy powojenne.

Swego rodzaju luksusowy ekspres wystawiła na potrzeby załóg okrętów podwodnych niemiecka marynarka. Kursował wzdłuż północnego wybrzeża Francji, zatrzymując się tylko w bazach Kriegsmarine i jechał do Niemiec. Pasażerami byli podwodniacy, którzy po długich patrolach bojowych zeszli na ląd i chcieli szybko odwiedzić rodzinne strony. Legenda Kriegsmarine-Express wkrótce dotarła do Aliantów, i skład musiał rozpocząć kursowanie w nocy ze względu na ataki lotnictwa. Pociąg ten miał wszelkie luksusowe udogodnienia, w tym wagony barowe, jako że marynarka starała się dbać o komfort swojej elity, czyli podwodnej floty. Wsiadając do „swojego" składu, szczęśliwcy, którym udało się powrócić z morza, już w trakcie jazdy zaczynali odreagowywać niebezpieczeństwa i trudy służby na U-Boocie. Niewykluczone, że do jednego z takich składów włączono też jakieś luksusowe przedwojenne wagony PKP.

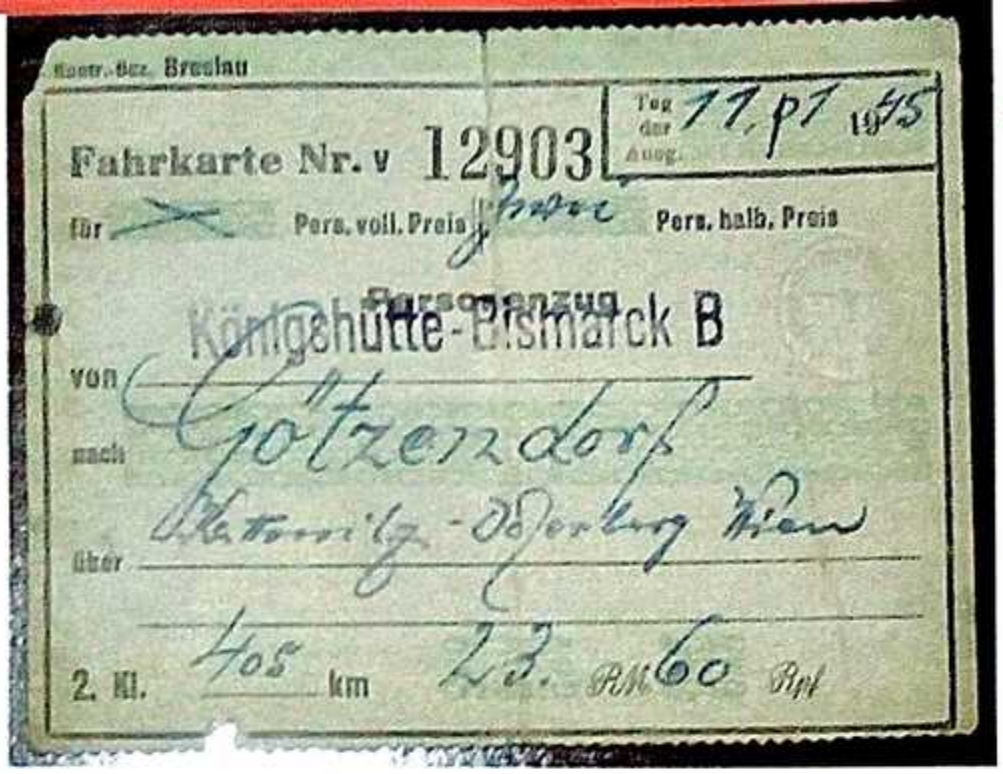
Przedwojenne koleje.
Łucjan A. Madziar
Trudno już zobaczyć na własne oczy buchającą parą lokomotywę i umorusanego palacza wyglądającego przez okno parowozu. Wiele pięknych dworców zburzono, wiele torów zarosło trawą. Ten świat istnieje już tylko we wspomnieniach podróżnych i na zdjęciach w naszym albumie.
A zatem proszę wsiadać, drzwi zamykać!
Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

Wojna rodzi kolej

Z jednej strony kolej była niezbędna do prowadzenia wojny, z drugiej – wojny przyczyniały się do rozwoju kolejnictwa, a wiele z kolejowych linii powstało jako całkowicie wojenne inwestycje. Decyzja władz niemieckich o budowie magistrali kolejowej Berlin-Bagdad uważana jest za jedną z przyczyn wybuchu I wojny światowej – połączenie to byłoby ciosem w zamorską politykę Wielkiej Brytanii.

Rola kolei była też niezmiernie ważna dla azjatyckiego teatru działań wojennych, a jeden z kultowych filmów, „Most na rzece Kwai", dotyka fabułą szalonego przedsięwzięcia japońskiego sztabu. Wobec strat ponoszonych przez cesarską flotę dostarczającą zaopatrzenie, w tym także prowiant dla wojsk walczących w Birmie, postanowiono z Tajlandii przebić drogę lądową dla wojskowych dostaw. Magistrala o długości 415 kilometrów została ukończona w 1944 roku za cenę życia ok. 120 tysięcy przymusowych robotników. Paradoksalnie, połączenie stanowi obecnie jedną z atrakcji turystycznych w tamtym rejonie świata. Podróż pociągiem przemierzającym porośnięte dżunglą tereny jest prawdziwą egzotyczną przygodą, a do popularności tej wyprawy przyczynia się legenda stworzona przez film.

Choć Japończykom trudno odmówić rozmachu kolejowej inwestycji, prawdziwe znaczenie kolei dla wojny ukazują przedsięwzięcia niemieckie. W ramach planu „Otto" (rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej przed atakiem na ZSRR), Niemcy wybudowali na terenie obecnej Polski dwa wielkie węzły kolejowe ze stacjami rozrządowymi (Poznań Franowo i Łódź Olechów) i 30 nowych parowozowni. Ponadto zmodernizowano większość stacji na odcinkach wschód-zachód, postawiono kilkadziesiąt wież wodnych, dziesiątki składów opału, żurawi i urządzeń trakcyjnych. Zmodernizowano też systemy zabezpieczenia ruchu kolejowego. Ta gigantyczna inwestycja blednie jednak przy przedsięwzięciu określanym mianem „polarnej kolei Hitlera". Plan szlaku kolejowego, wytyczonego przez skaliste górskie bezdroża i brzegi >>>



Posiadacz tego biletu mógł 11 stycznia 1945 roku wyjechać z Chorzowa Batorego do Götzendorf w Dolnej Austrii. O szczęściu mógłby świadczyć fakt, że dwa tygodnie później cały Górny Śląsk był już w rękach Amii Czerwonej, jednak bilet znaleziono w Katowicach, trudno więc stwierdzić, czy podróż doszła do skutku.

>>> fiordów w Norwegii, powstał w 1941 roku. Kolej miała usprawnić transport rudy żelaza ze Szwecji, ułatwić przerzucanie wojsk i skomunikować dzikie obszary północnej Norwegii w rejonie granicznym z Finlandią. Szlak, zaczynający się w mieście Fauske, budowała specjalna grupa Organizacji Todt pod nazwą „Einsatzgruppe Wiking". Równocześnie w różnych miejscach powstawały poszczególne odcinki magistrali, lecz choć budowę prowadzono jeszcze wiosną 1945 roku, nigdy jej nie ukończono. Część nasypów i tuneli Norwegowie wykorzystali w latach powojennych, adaptując je na połączenia drogowe, jednak znaczna część placów budowy pozostaje porzucona do czasów obecnych.

Wydrążone w skałach, nieukończone ślepe tunele, przęsła prowadzących donikąd mostów, groble na jeziorach i opuszczone budynki infrastruktury kolejowej stanowią cel wielu wypraw norweskich eksploratorów, gdyż te położone na odludziu bazy obfitują w relikty porzucone przez budowniczych kolei, przyciągają także niesamowitymi krajobrazami.

Także jedna z najbardziej malowniczych żelaznych dróg na terenie Polski – wciśnięta pomiędzy bałtyckie wydmy bocznica łącząca Hel ze stałym lądem, powstała jako wojskowa inwestycja – tym razem nasza. Podczas wojny polsko-bolszewickiej port w Gdyni jeszcze nie istniał, port w Gdańsku nie był pewny ze względu na czynnik niemiecki, więc morskie dostawy sprzętu dla młodej polskiej armii kierowano do portu helskiego. Aby usprawnić dalszy transport przysyłanych materiałów wojennych, wybudowano kolej, którą jazda do dziś jest pewnego rodzaju atrakcją.

Funkcjonowanie kolei, kluczowe dla sytuacji na froncie, usprawniała cała infrastruktura towarzysząca, w skład której wchodziły kantyny i jadłodajnie dla kolejarzy oraz żołnierzy z formacji zajmujących się ochroną żelaznych szlaków, jak np. niemieckiego Bahnschutzu. Na terenie Polski pojawiają się elementy zdekompletowanych zastaw ze stołówek Ostbahn – niemieckiej kolei wschodniej, która w Generalnej Guberni zastąpiła PKP, a po inwazji na ZSRR objęła też część szlaków na terenie obecnej Ukrainy i Białorusi. Sporadycznie odnajdowane sztućce czy naczynia lub karty dań z wagonów restauracyjnych tamtej epoki to także ciekawe relikty, stanowiące nieraz klimatyczne uzupełnienie kolekcji.

Tomasz Bienek

Entuzjasta historii obu wojen światowych, kolekcjoner żołnierskiego ekwipunku z lat 1914–1945, miłośnik fantastyki i fan rockowej muzyki, polskich gór i polskiego morza. Z wykształcenia humanista, z doświadczenia zawodowego – reporter w prasie codziennej. Autor rubryki „Wojna od kuchni" w miesięczniku „Odkrywca". Wyznawca maksymy stworzonej i wyśpiewanej przez Marka Grechutę: „ważne są dni, których jeszcze nie znamy".

Wojskowe bilety żołnierzy austro-węgierskich (Militärfahrkarte). Wydane na trasę Przemyśl-Wiedeń oraz Lwów-Jarosław.

LITERATURA:

PIOTR ADAMCZEWSKI, „Wars wita was!", blog „Gotuj się", 28 lutego 2014.
ŁUKASZ FIEDORUK, „Restauracje w II Rzeczpospolitej", Wydawnictwo Dragon, Bielsko-Biała 2011.
ANDRZEJ KRAJEWSKI, „Dawnych kolei czar", Newsweek, 18 sierpnia 2011.
SHIRLEY SHERWOOD, „Venice Simplon Orient Express", Weidenfeld & Nicolson, Londyn 1990.
ZBIGNIEW TUCHOLSKI, „PKP w planach strategicznych Układu Warszawskiego", Mówią Wieki, wrzesień 2017.

FILM DOKUMENTALNY

„COMBAT TRAINS", reż. Jonathan Mayo, Wielka Brytania 2015.

fot. Tomasz Bienek